

VOLUME 14 Prix : 0.70

HISTOIRE

ANECDOTIQUE

DE

LA GUERRE

PAR

FRANC-NOHAIN et PAUL DELAY

14

LA GUERRE AÉRIENNE

PARIS
P. LETHIELLEUX, LIBRAIRE-ÉDITEUR
10, RUE CASSETTE, 10

HISTOIRE ANECDOTIQUE
DE LA GUERRE

FASCICULE 14

La Guerre Aérienne.

HISTOIRE
ANECDOTIQUE

DE

LA GUERRE

PAR

FRANC-NOHAIN et PAUL DELAY

14

La Guerre Aérienne.

PARIS
P. LETHIELLEUX, LIBRAIRE-ÉDITEUR
10, RUE CASSETTE, 10

Cet ouvrage ne vise nullement à dévoiler les plans militaires ou les secrets diplomatiques. Nous estimons que bien des années se passeront sans doute avant que le récit certain des événements actuels puisse être raisonnablement tenté.

Plus simplement nous avons noté quand ils se produisaient et en les classant au fur et à mesure, de notre mieux, par catégories, les situations remarquables, les incidents multiples et pittoresques, les mesures spéciales qui caractérisent cette époque extraordinaire. Ainsi seront fixés les souvenirs de chacun et préparés de nombreux matériaux à l'usage de ceux qui, un jour, établiront l'histoire définitive de la guerre.

Chaque volume a été écrit avec un souci constant de la sincérité et de l'authenticité les plus scrupuleuses. On n'y trouvera que des choses vécues, dont nous nous sommes efforcés à rendre, pour le grand public, la lecture instructive, facile et attrayante.

SOMMAIRE

LA GUERRE AÉRIENNE

Les origines de la Guerre Aérienne.

Si la guerre aérienne a pris au cours des hostilités une importance et un développement que personne ne pouvait prévoir, il ne faudrait pas croire qu'observer et gêner les mouvements de l'ennemi au moyen d'appareils aériens soit une nouveauté. Pendant les guerres de la Révolution, il exista des corps d'aérostiers qui prirent part notamment à la défense de Maubeuge et à la bataille de Fleurus ; pendant la guerre de Sécession en Amérique, pendant le siège de Paris en 1870, les aérostats rendirent de précieux services. Notre école aérostatique militaire de Chalais-Meudon datait de 1793 et avait acquis depuis 1871 une renommée justifiée.

Quant à l'aviation militaire, elle avait fait ses débuts avec le corps expéditionnaire du Maroc en 1910.

Les appareils aériens que notre armée aura utilisés au cours de la guerre se divisent en trois groupes : les avions, les dirigeables et les ballons captifs. Nous étudierons successivement ce qui a été tenté et obtenu avec chaque catégorie de ces appareils.

L'aviation, née en France — car tous ses précurseurs sont des Français —, devait y prendre une extension considérable et rapide. Rappelons les expériences, se perfectionnant sans cesse, de

Farman et de Blériot couronnées par la traversée de la Manche exécutée le 25 juillet 1909. Cette performance consacrait définitivement l'aéroplane et en faisait un engin nouveau dont on allait chercher à utiliser, dans tous les ordres d'idées possibles, les remarquables qualités.

Au point de vue militaire, les grandes puissances, après avoir assuré leurs possessions sur terre par une armée et par une flotte, songèrent à faire respecter leurs frontières aériennes. Aux quatre armes classiques : infanterie, cavalerie, artillerie, génie, allait s'ajouter la cinquième arme, celle de l'aviation.

Au moment de la déclaration de guerre les flottes aériennes des diverses puissances belligérantes pouvaient être ainsi évaluées :

France. — 10 dirigeables, 350 avions, 1.200 pilotes.

Grande-Bretagne. — 7 dirigeables, 200 avions, 700 pilotes.

Russie. — 12 dirigeables, 250 avions, 250 pilotes.

Italie. — 8 dirigeables, 150 avions, 180 pilotes.

Allemagne. — 21 dirigeables, 450 avions, 650 pilotes.

Autriche-Hongrie. — 8 dirigeables, 100 avions, 240 pilotes.

La plupart des dirigeables français, anglais ou russes étaient de très petit cube comparativement aux dirigeables allemands.

Les avions français étaient répartis en trente-cinq escadrilles de cinq à six unités stationnées dans les centres suivants :

Villacoublay, Saint-Cyr, Étampes, Buc, Reims, Saint-Raphaël, Maubeuge, Douai, Mourmelon,

Dijon, Nancy, Épinal, Verdun, Toul, Belfort, Pau, Avor, Tunis et Maroc.

Pour augmenter les effectifs de l'armée aérienne, le général Bertrand, directeur de l'aéronautique, décida d'affecter à l'aviation tous les pilotes civils brevetés qui n'y appartenaient pas avant la guerre.

Dans ce but, il chargea l'Association Amicale des Aviateurs de dresser la liste des aviateurs civils non affectés à l'aviation militaire et désireux de servir dans notre armée aérienne.

Près de deux cents pilotes se firent inscrire immédiatement et furent envoyés les uns dans les escadrilles, les autres dans les écoles d'aviation.



Comment on évalue l'aptitude physique des candidats pilotes.

Ce qui suit n'a été mis en pratique qu'après deux ans de guerre, lorsque, le recrutement des pilotes étant largement assuré, il devint intéressant d'établir, parmi les candidats, une sélection encore plus rigoureuse que par le passé.

A l'hôpital du Grand-Palais, à Paris, tous ceux qui veulent entrer dans les écoles d'aviation subissent, sous le contrôle de M. le médecin aide-major Nepper, chef du laboratoire de physiologie pathologique du Collège de France, deux séries d'épreuves. Les premières permettent de mesurer la rapidité des perceptions et des réactions psycho-motrices qu'elles entraînent dans

l'ordre des impressions visuelles, auditives et tactiles. Les secondes indiquent le degré d'influence qu'exercent les émotions sur le rythme cardiaque, le rythme respiratoire, la continuité de la contraction musculaire dans un organe, comme le tremblement de la main, enfin sur la pression dans le réseau vasculaire périphérique, autrement dit l'action des nerfs vasomoteurs.

Pour la première série, le sujet est placé en face d'un chronomètre électrique, dont le cadran est parcouru en une seconde par une aiguille mise en marche à volonté par l'examinateur et arrêtée instantanément par l'action d'un bouton électrique placé sous le doigt du candidat. L'opérateur déclanche le mouvement de l'aiguille, et le candidat, dès qu'il voit celle-ci se déplacer, presse sur le bouton. Le nombre de degrés parcourus par l'aiguille indique en centièmes de seconde la durée des opérations qui se sont accomplies successivement dans les centres nerveux du candidat : enregistrement de la perception visuelle, commande du mouvement du doigt, exécution du mouvement. Chez un sujet normal, elle est de 19 centièmes de seconde ; chez des sujets émotifs ou hésitants, elle peut atteindre 30 et 35 centièmes.

L'appareil sert aussi à mesurer la durée de la réaction psycho-motrice aux impressions auditives (bruit d'un timbre ou d'un coup de marteau) et tactiles (choc ou linge mouillé sur la tête).

Pour la seconde série, le candidat porte sur le thorax une ceinture avec poche pneumatique

reliée à un pneumographe enregistreur. Au doigt d'une main est placé un doigtier renfermant une poche pneumatique qui transmet les variations de la pression capillaire, enfin l'autre main contient un enregistreur du tremblement. Chacun de ces appareils inscrit simultanément ses indications l'une au-dessous de l'autre sur la périphérie d'un cylindre rotatif enfumé. Des coups de revolver sont tirés près du candidat ; instantanément le cylindre enregistre les modifications subites du rythme respiratoire, du tremblement et de la pression vasculaire périphérique. Puis tout rentre dans l'ordre plus ou moins rapidement ; c'est la durée du rétablissement de l'équilibre qui permet de mesurer l'émotivité du candidat.

Des aviateurs, ayant fourni la preuve de leur maîtrise comme pilotes, ont révélé, lorsqu'ils furent soumis à ces expériences, leur parfaite aptitude physique enregistrée imperturbablement par les appareils. D'autres aviateurs qui avaient éprouvé des déboires pendant leur instruction ont accusé des insuffisances nerveuses enregistrées aussi fidèlement et qui ont conduit à les éliminer d'une carrière pour laquelle, malgré leur bonne volonté, la nature ne les avait pas doués.

Enfin d'excellents pilotes ont montré qu'ils avaient perdu leurs qualités sous l'influence de cet épuisement nerveux qu'on a appelé l'asthème des aviateurs et ont été mis au repos. Ceux qui par la suite ont pu satisfaire à de nouvelles épreuves obtinrent leur réintégration ; les autres, après plusieurs périodes de repos

n'ayantamené aucune amélioration appréciable, ont dû renoncer à voler.

*
* *

Dans les Écoles. — Comment se fait l'entraînement des élèves.

Avant la guerre, il n'existait pas d'écoles militaires d'aviation. Les officiers, sous-officiers et soldats qui voulaient faire partie de la cinquième arme étaient détachés par le ministère de la Guerre dans une école civile formant des pilotes. Ces candidats travaillaient à l'école jusqu'au jour où ils avaient obtenu le brevet de pilote, suivant le programme d'ailleurs peu difficile établi par l'Aéro-Club de France. Ils étaient alors admis à monter les appareils militaires et devaient obtenir le brevet militaire avant d'être nommés dans une escadrille. Ce brevet militaire comportait deux épreuves de 150 kilomètres chacune à 800 mètres d'altitude et une épreuve triangulaire de 200 kilomètres avec atterrissage aux deux points intermédiaires.

Lorsque les hostilités s'engagèrent, toutes les écoles civiles fermèrent leurs portes. En effet, ceux qui s'adonnent au sport de l'aviation doivent être dans la force de l'âge et en fort bonne santé ; professeurs et élèves se trouvèrent donc, sans aucune exception, mobilisés. Au bout de peu de temps, on s'aperçut qu'il fallait créer de nouveaux pilotes en nombre au moins égal à celui des aéroplanes qui sortaient des ateliers de construction.

Au début de 1916, il existait en France dix écoles militaires de pilotage parfaitement organisées et comprenant chacune les moniteurs nécessaires pour l'instruction des élèves et les ouvriers qualifiés pour l'entretien et la réparation des appareils.

Chaque école est commandée par un capitaine. Elle comprend un chef de pilotage, des chefs-pilotes et des moniteurs. Il existe, de plus, un officier-contrôleur chargé de surveiller les ateliers.

Le matériel employé est composé d'appareils déclassés provenant des escadrilles du front qui ont été réparés par des industriels spéciaux ou par les ateliers de l'école.

Il y a deux sortes d'élèves-pilotes. Les uns sont des officiers venant du front envoyés directement dans les écoles pour y acquérir l'instruction pratique ; les autres sont des soldats ou des sous-officiers qui vont tout d'abord dans un dépôt situé dans la banlieue de Dijon. Ils séjournent durant quatre à six semaines dans ce dépôt pour y recevoir les premières notions ; au bout de cette sorte de stage, un classement s'opère ; les candidats qui semblent dépourvus d'aptitudes suffisantes retournent dans leurs corps d'origine, les autres sont dirigés sur une école d'aviation.

La conduite des aéroplanes exige l'accomplissement d'un certain nombre de mouvements assez simples, mais qu'il faut arriver à exécuter mécaniquement, comme un réflexe. C'est à cette seule condition que le pilote, surtout quand il s'agit d'un pilote militaire, est capable de remplir

les missions qui lui sont confiées, car il ne lui suffit pas de vaincre les caprices de l'atmosphère ou de surveiller le fonctionnement de son appareil ; il lui faut encore lutter contre l'ennemi qui le guette, le canonne du sol ou le poursuit à plusieurs milliers de mètres d'altitude. Comment l'aviateur pourrait-il répondre à tant de préoccupations diverses, s'il n'était en mesure de conduire l'aéroplane automatiquement sans aucune hésitation et en restant libre de porter son attention sur un autre objet ?

*
* *

Dans les écoles d'aviation, l'instruction se poursuit avec des appareils à double commande. Au début, l'élève monte à côté du moniteur en qualité de passager et il regarde piloter. Puis il lui est permis de mettre les mains sur les commandes qui restent manœuvrées par le moniteur ; dans cette attitude, l'élève se rend vite compte des mouvements nécessaires en chaque circonstance.

Après un apprentissage plus ou moins long, l'élève prend la place du moniteur et dirige à son tour, l'instructeur conservant toujours le contrôle du vol, grâce aux doubles commandes. Ainsi les fautes de l'élève ne peuvent échapper au moniteur, celui-ci les réparant de suite en fournissant les explications utiles.

Enfin, il arrive un moment où le moniteur estime que l'élève est apte à voler seul. Cette troisième période varie naturellement avec les élèves : les uns sont assez doués pour par-

venir à conduire un avion au bout de 50 à 60 vols, c'est-à-dire quinze jours d'entraînement ; d'autres ont besoin de 80 à 90 vols en compagnie du moniteur pour être dressés.

L'élève, qui commence à voler seul, monte l'appareil sur lequel il a fait ses classes afin qu'il ne puisse avoir aucune surprise. Le moniteur est présent et fait les critiques ; au besoin, il remonte avec le futur pilote pour que ce dernier comprenne mieux ce qu'il convient de faire.

Cette nouvelle période d'entraînement dure une quinzaine de jours pendant lesquels l'élève ne va qu'à une très faible hauteur, exécutant un grand nombre de départs et d'atterrissages.

Puis l'élève se transforme en aviateur ; il évolue sur une autre piste où il changera fréquemment d'appareil, montera de plus en plus haut, s'exercera aux virages, aux descentes en spirales, etc. Bien entendu, tout ceci se poursuit sous la direction et la surveillance d'un chef pilote.

*
* *

Influence des moniteurs et chefs pilotes sur les élèves. - Le coût d'une instruction.

Il est juste de rendre hommage aux moniteurs et aux chefs pilotes des écoles d'aviation. Sans gloire, ils accomplissent chaque jour une besogne très pénible et très périlleuse, car, quand ils volent avec un débutant, celui-ci leur fait risquer à chaque instant l'accident.

Leur influence sur la formation des élèves est primordiale, ils doivent se rendre compte très vite par ailleurs des aptitudes de ceux qui leur sont confiés, afin de ne pas perdre du temps avec les élèves incapables de devenir un jour de bons aviateurs. Et d'autre part, il faut se garder de décourager un élève qui, s'il est maladroit à ses débuts, semble posséder les dispositions voulues pour réussir dans la carrière, une fois les premiers obstacles surmontés. Des moniteurs dépend en grande partie l'avenir de notre aviation et sa supériorité sur l'aviation ennemie.

Aussi le choix des moniteurs s'opère-t-il avec un soin minutieux. Ce sont, en règle générale, des pilotes revenus du front dont les chefs ont pu apprécier la valeur technique, l'habileté, le sang-froid et qui se sont familiarisés avec les multiples difficultés du métier. C'est grâce à ces hommes d'élite que les écoles peuvent répondre largement aux besoins croissants du front : c'est grâce à eux aussi que 80 pour 100 des élèves terminent leur instruction sans avoir abîmé un seul appareil et que les accidents mortels sont tombés de 0,8 à 0,17 pour 100. En temps de paix, avec des exercices singulièrement moins longs et compliqués, les accidents mortels au cours de l'instruction des pilotes civils atteignaient 8 pour 100.

Pour recevoir leur brevet de pilote, les élèves sont obligés de satisfaire non seulement à des épreuves pratiques au cours desquelles ils volent jusqu'à 2.000 mètres d'altitude, mais encore de passer victorieusement un examen

sur les matières qui leur ont été enseignées.

Il existe, en effet, dans chaque école un enseignement technique donné, sous forme de conférences, par les officiers du cadre de l'école, et de démonstrations sur appareils, par les chefs d'atelier. C'est ainsi que les élèves apprennent comment est construit un avion, les caractéristiques des divers moteurs en usage, l'utilité des instruments du bord. Ils reçoivent également des notions de géographie, de topographie, de lecture de la carte, de météorologie.

La durée totale de l'instruction, de l'entrée à l'école jusqu'à l'obtention du brevet, varie entre 45 et 60 jours. En moyenne, il faut 32 heures de vol et 150 atterrissages.

L'aptitude du sujet n'entre pas seule en ligne de compte pour la durée de l'instruction ; les conditions de l'atmosphère, pendant que celle-ci se déroule, ont une répercussion directe, Qu'une tempête continue, par exemple, pendant trois ou quatre jours, interdisant toute sortie d'aéroplane, l'instruction des élèves à l'entraînement se prolongera d'autant.

Les écoles civiles faisaient payer naguère 4.500 francs une instruction de pilote. Dans les écoles militaires, où évidemment les appointements, sauf pour les officiers de grade supérieur, sont singulièrement moins élevés, une instruction revient en moyenne à 500 francs. L'aviation militaire a surtout réalisé une énorme économie le jour où elle s'est mise à entreprendre, dans les ateliers de ses propres écoles, les réparations qu'elle faisait autrefois exécuter au dehors. Telle réparation qu'on lui comptait

4.000 ou 5.000 francs revient à présent à 200 ou 300 francs.

*
* *

Réserve générale aéronautique. — Un camp d'aviation.

Lorsque l'élève est muni de son brevet et devenu pilote il passe dans la réserve générale aéronautique, vaste organisation destinée à ravitailler selon les besoins et instantanément les escadrilles du front en personnel et en matériel de toute nature, qu'il s'agisse d'appareils complets, de pièces détachées, de machines ou d'outils destinés aux réparations. Jusqu'au printemps 1916, la réserve générale aéronautique se trouvait tout entière au Bourget ; depuis cette époque, l'importance croissante de la cinquième arme a suscité un dédoublement. La réserve du matériel est restée au Bourget, la réserve du personnel est allée à Versailles.

Depuis lors également la quantité de pilotes obtenant périodiquement le brevet de conduire est devenue assez grande pour que l'on puisse prévoir une marge de plusieurs semaines entre leur passage dans la réserve générale et leur départ pour le front. Ceci permet d'envoyer les jeunes pilotes dans des écoles de perfectionnement, où ils complètent leur instruction et s'exercent tour à tour sur les avions de chasse, de reconnaissance et de bombardement.

Un dernier mot sur les écoles. Elles sont fré-

quemment visitées et contrôlées par l'autorité supérieure. Leur inspecteur général, le lieutenant-colonel Girod, dans le civil député du Doubs, ne se rend jamais dans les centres d'instruction qu'en aéroplane.

*
* *

Plusieurs grands hangars, souvent drapés de toile verte pour que d'en haut les aviateurs ennemis les confondent avec la verdure avoisinante, indiquent un camp d'aviation. Devant les hangars, une vaste esplanade sur laquelle sortent les appareils avant de prendre leur vol. Disposés çà et là des baraquements qui servent de bureau au chef de l'escadrille, de réfectoire, de dortoir, d'infirmerie.

C'est là que vit l'escadrille à quelques kilomètres de nos lignes. Elle se compose de pilotes, les uns officiers, les autres sous-officiers ou simples soldats, de mécaniciens, d'automobilistes, d'un officier ou sous-officier comptable.

Le travail à l'escadrille est forcément très irrégulier : il y a des jours de mauvais temps où il est impossible de sortir. Ce sont des repos forcés pendant lesquels les aviateurs se distraient de leur mieux. Il y a des jours, beaucoup plus nombreux, où les appareils ont une besogne considérable à accomplir. Les aviateurs exécuteront alors trois ou quatre vols et même davantage en vingt-quatre heures.

*
* *

Une journée d'aviation sur le Front d'après les communiqués officiels.

Il est difficile aux profanes de se rendre compte de ce qu'est l'activité des aviateurs français. Prenons à titre d'exemple le texte de deux communiqués officiels datés l'un du 24, l'autre du 26 septembre 1916 :

24 septembre, 15 heures.

Dans la journée d'hier, l'aviation ennemie s'étant montrée plus active que de coutume, nos escadrilles de chasse ont livré, sur la plus grande partie du front, de véritables batailles aériennes. Nos pilotes ont remporté un grand succès et dominé incontestablement l'adversaire.

Sur le front de la Somme : 29 combats, 4 avions ennemis sont abattus. L'un tombe dans le bois de Vaux ; deux autres, attaqués successivement par le capitaine Guynemer, descendent en flammes après quelques minutes de combat.

Le capitaine Guynemer, de ce fait, a, dans la même journée, descendu son 17e et son 18e avions.

Le quatrième, enfin, s'est écrasé sur le sol, au sud de Miserey.

Trois autres appareils allemands, sérieusement touchés, tombent, désemparés, vers Estrées et dans la région de Péronne. Quatre avions ennemis sont contraints d'atterrir dans leurs lignes.

Il se confirme, d'autre part, qu'un des avions allemands, donné comme sérieusement touché dans la journée du 22 septembre, a été abattu entre Miserey et Villers-Carbonnel.

Plus au sud, entre Chaulnes et l'Avre, 6 appareils allemands ont été abattus. L'un d'eux tombe en flammes près de Chaulnes, au cours d'un combat livré par 4 de nos appareils à un groupe de 6 avions ennemis. Le second est touché à Licourt ; le troisième à Parvillers ; le quatrième est vu s'écrasant sur le sol au sud de Marchelepot. Le cinquième et le sixième, abattus par le même pilote dans un combat qui mit aux prises une de nos escadrilles avec un groupe de 6 avions allemands, tombent dans la région d'Andéchy et l'un d'eux dans nos lignes.

Dans la région au nord de Châlons, un fokker tombe en flammes à proximité de nos lignes ; un autre fokker paraît sérieusement touché.

Dans la région de Verdun, un avion ennemi, mitraillé de près, glisse sur l'aile et descend vers la côte du Poivre.

A l'est de Saint-Mihiel, un fokker pique verticalement vers ses lignes.

En Lorraine, un de nos pilotes poursuit un appareil allemand jusqu'à 20 kilomètres dans ses lignes, tue le passager, contraint l'avion à descendre en vrille. Un autre avion ennemi s'abat dans la forêt de Gremecey.

Enfin, dans les Vosges, deux avions ennemis piquent dans leurs lignes d'une façon anormale à la suite de combats avec nos pilotes. — *(Officiel.)*

Pour être un peu moins long, le communiqué du 26 septembre n'en est pas moins impressionnant, puisqu'il relate 47 combats soutenus par nos aviateurs sur une seule partie du front.

26 septembre, 15 heures.

Dans la journée du 25 septembre, nos avions de chasse ont livré 47 combats sur le front de la

Somme. Cinq avions ennemis ont été abattus ; trois autres, sérieusement touchés, ont été contraints d'atterrir. Enfin, un dernier appareil, mitraillé de très près, est tombé désemparé, sans qu'on ait pu le suivre jusqu'au sol.

Au cours de ces combats, le sous-lieutenant Heurtaux a descendu son huitième appareil vers Villers-Carbonnel, l'adjudant Dorme son douzième au nord de Liéramont.

En Woëvre, l'adjudant Lenoir a attaqué un avion tri-place ennemi et, après un très dur combat, l'a abattu près de Fromezey (nord-ouest d'Etain) ; c'est le onzième avion descendu jusqu'à ce jour par ce pilote.

Les escadrilles de bombardement ont fait, elles aussi, de l'excellente besogne.

Nos escadrilles de bombardement ont effectué les opérations suivantes : dans la nuit du 24 au 25, 200 obus de 120 ont été jetés sur les hauts fourneaux de Dillingen, sur les usines de Sarrelouis et la gare de Metz-Sablons ; 22, sur les hauts fourneaux de Rombach et la voie ferrée Metz-Thionville.

Dans la soirée du 25 septembre, quatre de nos avions-canons ont tiré 82 obus sur les organisations ennemies de Sailly-Saillisel et du bois Saint-Vaast.

Dans l'après-midi du 25, 30 projectiles ont été jetés sur les bivouacs de la région Montfaucon-Nantillois, et 12 sur des installations militaires près d'Azannes.

Enfin, dans la nuit du 25 au 26, nos avions ont lancé 102 obus sur la gare et les baraquements de Guiscard ainsi que sur la gare de Noyon ; 52 obus sur les terrains d'aviation d'Hervilly, les gares de Ham, Fins et Voyennes.

Dans l'après-midi du 25, un avion ennemi a lancé deux bombes qui sont tombées sur les dunes au nord-est de Calais. Aucun résultat. — *(Officiel.)*

Ajoutez à tout ceci les innombrables reconnaissances effectuées sans incident, les incursions multiples opérées tout le long du jour au-dessus des tranchées allemandes pour en photographier les contours, et vous aurez une idée de la besogne quotidienne à laquelle l'aviateur français fait courageusement face.

*
* *

La discipline au Camp. - Les « pannes de château ».

On a parlé du relâchement de la discipline dans les camps d'aviation. C'est là un bien gros mot, mais il faut reconnaître que la situation y est un peu spéciale. Dans les autres armes, à courage égal, l'officier conserve sur le soldat, au moins théoriquement, la supériorité que lui donnent le rôle et les responsabilités de chef. Ici rien de semblable. Non seulement le soldat et l'officier dépensent le même courage, mais ils accomplissent exactement la même besogne. Une fois en l'air, l'officier observateur, lieutenant ou capitaine, voit son autorité subordonnée à celle du pilote simple soldat, selon les termes du règlement qui édicte : « Quel que soit le grade de l'observateur, le pilote est seul maître à bord, après les éléments. » Et d'autre part, le

pilote simple soldat remplit les mêmes missions que le pilote officier. Il court des dangers identiques, il a besoin pour les vaincre des mêmes qualités d'audace, d'initiative, de sang-froid, il doit posséder les mêmes connaissances techniques.

Dans ces conditions, les distances hiérarchiques s'estompent comme les distances sociales. La camaraderie au camp d'aviation est encore plus intense que la camaraderie du matelot et de l'officier dans les îles lointaines.

Le prestige de l'aviateur est si grand. N'exalte-t-il pas ce que les Français prisent le plus : l'intrépidité à part soi, l'aventure pour son propre compte, l'héroïsme proposé en exemple, la vie ou la mort décidées par son propre bras ou son propre coup d'œil. Il flatte ce qu'il y a d'artiste et de malaisément subordonné dans l'esprit de la race.

L'autorité supérieure a cru devoir lancer certain jour une circulaire dite des « pannes de château », pour recommander aux pilotes ou élèves pilotes d'atterrir moins fréquemment près des donjons hospitaliers de la région. Mais c'est précisément cette vie facile, ces veillées brillantes de vol à la mort qui, dans une mesure appréciable, encouragent et soutiennent les vocations. C'est la perspective d'un effort personnel, d'un travail où il faudra agir et résoudre en pleine indépendance, d'une existence aventureuse échappant à « la vie de caserne », qui fait que, dans notre armée, les candidats à l'aviation auront été toujours, pendant la guerre, très supérieurs aux besoins, et cela en dépit

de l'extension apportée sans répit à notre cinquième arme.

*
* *

Un coup de téléphone venant du quartier général d'armée donne à quinze appareils l'ordre de prendre l'air. L'un après l'autre ils sortent des hangars. Deux hommes soulèvent la queue de l'avion, le tiennent horizontal. Le moteur gronde assourdissant. La pale au bec tourne à une vitesse vertigineuse. Le corps frémit, se trémousse. L'aviateur, assis, abrité à l'avant comme dans un berceau, essaie sa mitrailleuse.

Tout va bien, l'aviateur endosse ses vêtements de fourrure. Toujours à la queue qu'ils ont abaissée, les aides poussent, vers l'endroit où il y a du champ, l'appareil qui s'y porte en tanguant, telle une oie effarouchée.

De deux minutes en deux minutes, un avion part. Tantôt, la mission accomplie, ce sera le retour, et, si l'un des oiseaux manque à l'appel, l'anxiété.

Nous avons parlé des pilotes. Il importe de dire un mot des mécaniciens qui accomplissent quotidiennement une besogne aussi obscure que méritoire. Former un bon mécanicien d'aviation est plus long que d'éduquer un pilote. De cet ouvrier d'élite dépend la sécurité de l'aviateur ; c'est à lui que revient le soin de mettre en état l'appareil avant et après chaque course, de s'assurer que tous ses organes fonctionnent régulièrement, d'exécuter à temps les réparations. Sans les mécaniciens d'élite, n'im-

porte quelle escadrille serait à pied au bout d'une semaine.

Malgré tout, la casse est fréquente et il importe de ravitailler le camp d'appareils neufs. Au début de la guerre, ceux-ci étaient envoyés par chemin de fer, mais il y eut des avaries si fréquentes que l'on y renonça. Ce furent des aviateurs, spécialement chargés de ce service, qui vinrent prendre livraison des appareils à la réserve générale et les emmenèrent par la voie des airs jusqu'au camp auquel ils étaient destinés. L'aviateur qui remplit ce rôle sans gloire, mais très fatigant, prend le nom de « conducteur de taxi ».

*
* *

Comment reconnaître les avions français et boches.

Tous les avions français portent les indications suivantes qui sont peintes sur le gouvernail de direction : 1° une initiale déterminant la marque de fabrique ; 2° le nombre de kilos de la charge maxima (poids total des pilotes et passagers, bombes, approvisionnements, essence) ; 3° un numéro d'ordre.

Voici les lettres qui désignent les principaux avions et hydro-avions :

Blériot, BI ; Borel, BO ; Bréguet, B ; Caudron, C ; Deperdussin, D ; Dorand, DO ; Henri Farman, HF ; Maurice Farman, MF ; Morane-Saulnier, MS ; Nieuport, N ; Ponnier, P ; Voisin, V ; Voisin de bombardement, VB.

Chaque escadrille ne comprend que des appareils d'un même type ; les appareils portent également le numéro de l'escadrille à laquelle ils appartiennent. Par exemple, un appareil Voisin faisant partie de l'escadrille 57 sera ainsi marqué : V 57.

Tous les avions arborent, d'autre part, peint sous leurs ailes et sur les plans de direction à l'arrière, un insigne particulier à chaque nation. Nos appareils présentent une cocarde tricolore ronde avec le bleu au centre, les couleurs étant donc disposées ainsi : rouge, blanc, bleu. Les appareils anglais ont sous chaque aile le drapeau anglais : croix rouge, encadrée de triangles bleus à interstices blancs. Les appareils allemands ont une croix de Malte noire.

Mais ces marques de reconnaissance ne sauraient se distinguer, même avec une jumelle, quand les appareils volent à une grande hauteur, ce qui est le cas le plus fréquent.

Un avis officiel fut donc publié pour permettre au public français de reconnaître les avions allemands, en cas de vol au-dessus de nos villes et de nos campagnes, et de se préserver en cas d'incursion de l'ennemi :

« Tous les appareils allemands, biplans ou monoplans, ont le fuselage entoilé. Donc, aucun appareil à fuselage non entoilé, et par conséquent transparent, n'est allemand.

« Tous les biplans allemands ont horizontalement la forme d'un V, c'est-à-dire les extrémités des ailes fuyantes vers l'arrière. Donc, aucun biplan à ailes rectilignes à l'arrière n'est allemand.

« Tous les appareils allemands, biplans ou monoplans, ont l'hélice à l'avant. Donc, aucun appareil ayant l'hélice à l'arrière n'est allemand. »

Nos alliés britanniques éditèrent une affiche où étaient représentés en noir les différents types de dirigeables et d'aéroplanes appartenant à l'armée anglaise et à l'armée allemande.

*
* *

Diverses catégories d'avions employés.

Il ne saurait y avoir d'avion universel, c'est-à-dire réalisant les qualités requises pour les divers objectifs militaires, car certaines de ces qualités sont contradictoires. Par exemple, la puissance du moteur doit être employée à donner la vitesse à l'appareil ou à lui permettre d'enlever du poids : il est donc indispensable de choisir entre les deux modes d'utilisation. Pour avoir oublié cette vérité et avoir essayé de créer le type « omnibus », la direction de l'aviation militaire a parfois éprouvé de cruels déboires.

Les exigences de la tactique ont amené l'état-major à classer les avions employés en trois catégories, comportant chacune des types différents et répondant chacune également à un but déterminé : l'avion de chasse, l'avion de reconnaissance, l'avion de bombardement.

La principale mission de l'avion de chasse consiste à barrer nos lignes aux incursions des avions ennemis. Il doit être en état de monter

très vite à une grande hauteur et de voler à une allure très rapide : la réalisation de ces deux conditions permettra à l'avion de chasse d'exercer une surveillance efficace et de punir de leur témérité les avions ennemis que la curiosité amènerait au-dessus de nos tranchées. Cet avion doit être composé d'un moteur léger et d'un appareil de grande vitesse, offrant par conséquent peu de surface. L'avion de chasse n'opérant qu'à de faibles distances, sa vulnérabilité importe moins que pour les avions chargés de missions lointaines.

L'avion de reconnaissance est employé pour le réglage du tir, la photographie des tranchées et des travaux exécutés par l'adversaire. A lui revient aussi le soin d'examiner les mouvements des troupes et des services du ravitaillement. Cet avion, volant surtout au-dessus des lignes ennemies et étant exposé sans cesse au feu de l'artillerie, doit posséder un moteur plus solide et plus résistant. L'appareil sera plus lourd et aura une vitesse inférieure à celle de l'avion de chasse.

L'avion de bombardement parcourt de longues distances chez l'ennemi, allant parfois bombarder non seulement les lignes d'arrière, mais encore des usines, des gares, des dépôts situés fort loin : il accomplit alors de véritables raids. L'avion de bombardement nécessite un moteur très sûr et une grande puissance, à cause du poids emporté en bombes et en essence. Il est, par conséquent, moins rapide que les autres, surtout dans la première partie du voyage ; au retour, délesté des projectiles qu'il a lancés et

d'une partie de son essence, il sera en mesure d'accroître sa vitesse pour échapper aux avions de chasse lancés à sa poursuite.

*
* *

Afin de répondre aux divers besoins qui viennent d'être énumérés, l'aviation française utilisait à la fin de l'année 1916 quatre types principaux d'appareils.

Au début de la guerre, bien que le nombre des escadrilles fût très restreint, une quinzaine de modèles étaient en service, ce qui multipliait les difficultés de l'apprentissage, des réparations et même du ravitaillement en appareils. Certains constructeurs, qui livraient naguère leurs propres modèles, furent donc forcés, en voyant leurs types évincés, de fabriquer pour l'aviation militaire les modèles de concurrents plus heureux ; quelques-uns se refusèrent à un tel sacrifice. Or la plupart des constructeurs et des inventeurs jugent naturellement leurs productions supérieures à celles des voisins et, si les clients éventuels ne partagent pas cette opinion, ils ont tendance à crier à l'intrigue et à l'injustice. Ce qu'on appela pendant le premier trimestre de 1916 la crise de l'aviation, et dont nous parlons par ailleurs, fut en réalité, pour quelques groupements industriels, la perte des espérances qu'ils avaient conçues.

Voici quels étaient, au début de la troisième année de guerre, les appareils principalement employés par notre aviation :

Le biplan Farman, modèle perfectionné du Farman des débuts de l'aviation, relativement léger, d'un déplacement rapide, d'une vitesse très grande. Sa caractéristique résidait dans l'avancée de la nacelle, véritable balcon donnant de notables facilités d'observation.

Le biplan Voisin, à armature métallique, employé pour les bombardements et comme avion-canon.

Le biplan Caudron, capable à la fois de monter très vite et d'avancer en ralentissant sa marche quand il s'agit d'observer, sert, comme le Farman, pour les reconnaissances.

Le biplan Nieuport bénéficie d'une rapidité d'envolée stupéfiante. Un type de ce biplan atteint, en quelques minutes, les hauteurs où les meilleurs monoplans d'avant la guerre parvenaient à peine en une heure. Le biplan Nieuport constitue donc, par excellence, l'avion de chasse.

A la fin de 1916, les communiqués annonçaient des exploits accomplis par des triplans.

Le monoplan, assez en faveur lors de la déclaration de guerre, a été de plus en plus délaissé. C'est pourtant sur un monoplan, type Morane, que s'illustra Garros ; c'est également sur un monoplan Morane que l'aviateur canadien Warneford détruisit un zeppelin en Belgique. Le biplan ne tarda pas, du reste, à posséder une vitesse égale et même supérieure à celle des plus rapides monoplans d'autrefois.



Affiche concernant les atterrissages.

Un document qui doit prendre place dans l'*Histoire Anecdotique*, c'est l'affiche placardée dans toutes les communes du nord, de l'est et du centre de la France. Elle vise le cas d'atterrissage d'aéroplanes alliés ou ennemis. On a jugé inutile, en raison de la distance, d'effectuer cet affichage dans les régions du midi.

G. Q. G. DES ARMÉES FRANÇAISES

République Française.

SERVICE AÉRONAUTIQUE

Instruction en cas d'atterrissage d'aéroplanes sur le territoire de la zone des armées.

Marques distinctives. — 1° Les aéroplanes alliés portent une cocarde tricolore sous les ailes et à chaque extrémité et des bandes tricolores à la queue. (Suit la reproduction des cocardes française, anglaise, belge.)

2° Les aéroplanes allemands ont, comme insignes, la croix de Malte sous chaque aile, sur le fuselage et la queue. (Suit la reproduction de la croix de Malte.)

Tout aviateur atterrissant dans la zone des armées, en dehors des terrains d'atterrissage, doit décliner ses nom et qualités et présenter sa carte d'aviateur militaire aux autorités militaires ou civiles qui se présenteront.

Atterrissage d'aéroplanes français ou alliés. — Si l'atterrissage a lieu à proximité d'une garnison, le commandant d'armes fera assurer le gardiennage de l'appareil. Lorsque l'aviateur atterrit loin d'une garnison, mais à proximité d'une brigade de gendarmerie, le chef de la brigade assurera, s'il le peut, la garde de l'avion. (A défaut de gendarmerie, ce rôle incombera au maire.)

Atterrissage d'aéroplanes allemands. — Le commandant de la brigade de gendarmerie ou le maire s'assurent de la personne des aviateurs et préviennent immédiatement le général commandant l'armée ou la région. En cas de velléité de remise en marche de l'appareil, user de violence pour empêcher le départ, en brisant, soit la queue de l'aéro, soit une roue. Conserver l'aéroplane intact jusqu'à l'arrivée des autorités militaires compétentes.

Ces instructions sont applicables à la zone de l'intérieur.

Les critiques qui ne manquent jamais chez nous ont fait observer que deux phrases de l'avant dernier paragraphe étaient en contradiction l'une de l'autre : « En cas de velléité de remise en marche de l'appareil, user de violence pour empêcher le départ en brisant soit la queue de l'aéro, soit une roue. Conserver l'aéroplane intact jusqu'à l'arrivée des autorités compétentes. »

Les phrases en question eussent, en effet, gagné, pour la clarté du texte, à être interverties, et la première phrase devenue la seconde aurait dû alors commencer par *cependant*.

*
* *

M. René Besnard, sous-secrétaire d'État à l'Aviation. - Violentes polémiques de presse.

L'importance chaque jour plus grande prise par l'aviation, ses besoins croissants en matériel et en pilotes amenèrent, en 1915, M. Millerand, alors ministre de la Guerre, à créer un sous-secrétariat de l'aéronautique qui fut confié à M. René Besnard, député d'Indre-et-Loire et avocat. On espérait qu'en acquérant l'autonomie, la direction de l'aviation désarmerait les critiques qui commençaient à surgir de toutes parts à son sujet, aussi bien au Parlement que dans la presse.

M. René Besnard se mit au travail avec un zèle réel, mais ne parut pas cependant répondre à toutes les exigences de notre cinquième arme. Celle-ci, après avoir possédé une réelle supériorité sur l'aviation allemande au début du printemps 1915, voyait cette supériorité fléchir à l'automne de cette même année en raison de perfectionnements très sensibles apportés par nos ennemis dans le dispositif des appareils, du moteur et des mitrailleuses.

Nous n'avons pas à prendre parti dans les polémiques extrêmement vives qui s'engagèrent, entre novembre 1915 et février 1916. On a prétendu que les attaques de certains concernant le sous-secrétaire d'État visaient des personnages singulièrement plus élevés, à la protection desquels il devait son poste. Le fait n'aurait rien

de contraire aux manœuvres parlementaires en usage courant.

Contentons-nous de donner deux exemples des polémiques de l'époque.

D'abord l'extrait d'un article de M. Ch.-L. d'Aubigny, député, président de la sous-commission de l'aéronautique, publié dans le *Petit Parisien* :

Si l'on examine la valeur de notre aviation militaire, on arrive à cette triple constatation :

1° Que nous sommes en réel progrès sur le début de la guerre ; 2° que ce progrès nous a donné vers mars 1915 la maîtrise de l'air ; 3° que nous sommes actuellement en infériorité notoire sur l'adversaire.

Il ne peut entrer dans le cadre d'un article d'exposer toutes les raisons de nos inquiétudes. Ce qui importe à savoir, c'est que le gouvernement en a été informé par les travaux de la commission de l'armée.

Défaut d'armement de nos avions, défaut de vitesse de nos avions de chasse, manque de sécurité de fonctionnement de certains moteurs. Manque d'ordre, de méthode dans tous les services de l'armée, etc., etc. Tout a été dit, exposé, par la commission de l'armée qui toujours, à l'unanimité des membres présents, a voté des conclusions claires, précises, et, à la lumière aveuglante des faits, celles-ci apparaissent maintenant comme prophétiques...

. . . .

A l'heure présente, alors que les combattants de l'aviation et les chefs éminents qui ont pris la peine de les consulter réclament des avions de combat légers, maniables, puissamment armés pour faire la police de l'air, pour protéger les avions de réglage de tir, contre l'évidence même, contre le

bon sens, l'administration de l'aviation refuse de mettre ce type d'avion en commande et poursuit à travers deux concours la chimère d'un avion unique, dont la vitesse notamment — chose essentielle — est à tel point insuffisante qu'il est déjà voué à l'infériorité en présence de son redoutable adversaire.

M. d'Aubigny faisait alors intervenir à l'appui de sa thèse des faits précis :

Comment ne pas s'indigner lorsqu'on apprend que, par suite d'erreur de prévision, on change trois et quatre fois un programme de construction quatre mois avant la date de la réalisation — ce qui le rend irréalisable définitivement — ; qu'un de nos grands fabricants d'avions a licencié les trois quarts de son personnel et projette de fermer son usine de L... ; qu'un autre subit un arrêt de 15 jours dans le montage de ses appareils, faute de moteurs ?

Comment ne pas s'indigner lorsqu'on apprend, après dix-huit mois de guerre, qu'une organisation est à tel point défectueuse qu'elle permet au fait suivant de se produire, sans entraîner, bien entendu, la responsabilité de personne ?

Un constructeur juge nécessaire d'apporter à des appareils qui lui ont été commandés — qui, par conséquent, ont été reçus aux essais par une des nombreuses commissions dont on a peuplé l'aviation — et qu'il a livrés, une modification à leur empennage destinée à les rendre plus maniables et par conséquent à offrir une sécurité plus grande d'emploi.

Cette modification lui paraît être si utile qu'il propose de prendre à sa charge les quelque dix mille francs qu'elle doit entraîner. Il apporte au

sous-secrétariat sa proposition. On lui répond de s'adresser au directeur de Chalais-Meudon.

Le constructeur se rend à Chalais-Meudon. Là, il lui est répondu que la question soulevée par lui ne peut concerner le directeur de l'établissement, puisque les appareils ont été livrés au Bourget.

« A qui dois-je m'adresser ? demande le constructeur.

— Je n'en sais rien, lui est-il répondu. On va voir, on vous écrira. »

Dix ou douze jours se passent, le constructeur ne reçoit aucune réponse.

Mais deux ou trois jours après ces démarches infructueuses un des appareils quitte le Bourget pour aller à...

Là il est mis entre les mains d'un pilote qui le monte et se tue.

*
* *

Le second article a paru dans *Le Journal* sous la signature de M. Georges Prade.

L'aviation vit uniquement de recherches et de découvertes industrielles. Examinons quel chemin doit suivre l'une de ces recherches, l'une de ces découvertes, fût-elle la plus géniale, la plus incontestable, voire la plus incontestée, avant de pouvoir être utilisée pour la défense nationale.

Prenons un cas simple et courant. Un ingénieur, frappé des accidents nombreux qui ont coûté la vie à des aviateurs, retours de flamme des moteurs, incendies, a cherché, inventé et construit, par exemple, un carburateur qui supprime ces terribles catastrophes.

Il écrit au sous-secrétariat pour exposer sa découverte, il demande qu'à ses frais on fasse l'expé-

rience, qu'on se hâte, car, ensuite, il faudra de longs délais pour produire.

Pauvre naïf!... Entre lui, entre son appareil sauveur et l'adaptation de cet appareil aux avions qui en ont besoin, les bureaux veillent désormais. Jadis, il y a quelques mois, il lui eût suffi de porter son carburateur à un homme, le chef du service des moteurs, à Chalais-Meudon, qui eût examiné, vérifié, conclu et commandé : le tout en quelques jours.

Aujourd'hui, avec la direction actuelle, dont s'enorgueillit l'aviation, nous avons perfectionné tout cela ! Dans ce pays où fleurit le bureau, cette direction a trouvé le moyen de créer une organisation d'examens qui défie, par sa complication, toute complication rivale : une piste à cinquante-cinq obstacles au minimum, à laquelle les initiés ont donné le nom de *Joyeux Steeple-Chase de Chalais-Meudon*, du nom de l'établissement central de l'organisme ; cinquante-cinq transmissions, commissions, sous-commissions, sections, sous-sections — et je ne garantis pas les omissions que j'ai pu faire — par lesquelles doit, de toute nécessité et invariablement, passer toute invention, tout perfectionnement déjà réalisé, et qu'il n'y a qu'à essayer pour l'adopter ; cinquante-cinq obstacles pour retarder, faire trébucher, ou estropier le génie français, la pensée française, s'efforçant d'accourir à la défense du pays.

Suivait ensuite la longue mais suggestive énumération des cinquante-cinq obstacles à franchir et qui portaient les noms de : section technique des essais, sous-section des moteurs, service des études, direction des services de fabrication, inspection des services de fabrication, sous-direction administrative, service industriel, com-

mission des marchés, service des forges, etc.

Tous ces rouages se mettaient péniblement en action, contraignant l'inventeur à remonter de nouveau à chaque pas en avant toute la filière hiérarchique. M. Georges Prade estimait que, même en supposant que l'ensemble des fonctionnaires se montrât favorable au projet, qu'aucune objection ne fût formulée, plusieurs mois devaient s'écouler en vains pourparlers.

M. René Besnard possédait cependant dans la presse et à la Chambre des amis le défendant énergiquement, mais un événement subit rendit la partie perdue pour lui. Dans la nuit du 29 au 30 janvier 1916, un raid de zeppelins avait lieu sur Paris, au cours duquel une trentaine de civils, hommes, femmes, enfants, trouvaient la mort ; plusieurs maisons étaient démolies.

Les adversaires du sous-secrétaire d'État avaient beau jeu pour lui reprocher de n'avoir su ni empêcher ce raid ni en punir les auteurs. Et malgré une tournée de journalistes organisée dans les ateliers et services de l'aviation, dont tous ceux qui y prirent part rapportèrent une impression favorable, M. René Besnard dut envoyer à M. Briand, président du Conseil des Ministres, la lettre suivante :

Monsieur le Président,

Sans me laisser arrêter par les difficultés contre lesquelles j'ai eu à lutter dès le jour de mon arrivée au sous-secrétariat d'État, je me suis efforcé de donner à l'aviation l'organisation d'ordre, de travail et de production qui lui était indispensable.

Les commissions parlementaires ont pu cons-

tater les résultats déjà obtenus. Mais hier, au cours de la réunion de la commission de l'armée du Sénat, où j'accompagnais M. le Ministre de la Guerre, il m'est apparu nettement qu'on entendait faire prendre au sous-secrétaire d'État des responsabilités qui dépassent de beaucoup les pouvoirs qu'il peut tenir de ses attributions. Seul, le Ministre de la Guerre, ayant autorité sur tous les organes de l'administration militaire et sur ceux du commandement, pourrait assumer un tel rôle.

Dans ces conditions, j'ai l'honneur de vous adresser ma démission de sous-secrétaire d'État de l'aréonautique militaire.

Veuillez croire, monsieur le Président, à l'assurance de mon profond et affectueux dévouement.

Signé : René Besnard.

Le gouvernement décida de supprimer le sous-secrétaire d'État de l'aéronautique et de le remplacer par un directeur, qui fut le colonel d'artillerie Régnier, ancien directeur de l'École centrale de Pyrotechnie militaire.

En décembre 1916, le nouveau ministre de la guerre, le général Lyautey, a pris M. René Besnard avec lui en qualité de sous-secrétaire d'État.

L'impartialité nous oblige de constater que quelques semaines après le départ de M. René Besnard, nos escadrilles du front commençaient à être dotées d'appareils à la fois plus nombreux et mieux appropriés à leurs diverses missions. Les amis de l'ex-sous-secrétaire d'État ne manquèrent pas de faire remarquer qu'il s'agissait de la réalisation d'un programme conçu et mis à exécution par lui.

*
* *

Petit lexique de l'Aviation militaire.

Les aviateurs militaires ont créé peu à peu à leur usage tout un vocabulaire spécial. On lira avec intérêt le petit lexique suivant composé avec les expressions les plus employées et qui contient des locutions excessivement pittoresques.

L'avion, c'est le « zinc », le « coucou », le « taxi » (les Farman ont le surnom de « cage à poule », on les appelle encore « Mau-Far » pour Maurice Farman).

Le moteur, c'est le « moulin ». Quand il marche mal, « il bafouille » ou « a des rats ». S'il arrête complètement en l'air, c'est « la panne sèche ». Pour le démonter, il faut « le mettre par terre ».

Le pilote est « le patron de son mécano ».

L'essence est du « coco ».

L'*As* est un pilote de choix qui a de nombreux exploits à son actif.

Le « pilote à la noix » est au contraire un pilote peu brillant et qui ne cherche pas, en tout cas, à se distinguer par sa témérité.

S'il est un *As*, le pilote « cherre » (fait l'acrobate).

Si c'est un « pilote à la noix », il volera « à plat » ou en « père de famille ».

Un atterrissage parfait se fera « sur les œufs » ou « en caressant la marguerite ». Un mauvais pilote manque l'atterrissage et « atterrit sur le gésier ». Il « se met en boule » ou « se retourne les pinceaux » ou « la crêpe ». Il peut aussi « se mettre en py-

lône » et « cassera du bois ». Les bois de l'appareil sont, en effet, fréquemment détériorés, en cas d'atterrissage défectueux.

On dit également « bouziller » en place de « casser du bois ».

Au sujet de l'acrobatie en avion, voici quelques expressions techniques :

Feuille morte. — L'appareil descend à plat, moteur arrêté, maintenu par le pilote qui l'empêche de glisser sur le côté. Il descend alors mollement, sans donner l'impression d'être conduit, et semble abandonné au vent.

Glissade. — La glissade se produit quand l'appareil est abandonné, sans vitesse, sur le côté.

Vrille. — La vrille, qui est assez impressionnante pour les personnes non prévenues, est la chute sur le nez à la verticale, la queue à peu près en l'air et l'avion tournant sur lui-même assez rapidement. Dans la vrille, l'avion est réellement engagé, c'est-à-dire que laissé en vrille, il y reste indéfiniment, si le pilote ne l'en sort pas.

Le *looping* est connu Il s'agit d'un ou plusieurs tours complets sur lui-même, exécuté par l'appareil.

Au sujet du vol, on dit : virage cintré (à rayon très court). Remuer un zinc, le tortiller, c'est bien piloter.

Voler très bas, c'est « raser les mottes ». Quand ça va bien, on dit « ça gaze ».

Au départ, on « décolle ».

Si, au retour, on manque l'atterrissage, on remet le moteur en marche, on « remet la sauce ».

Lorsque le pilote manque son terrain et se pose ailleurs, il « part dans les choux » ou il « atterrit dans les décors ».

Après une panne qui a nécessité un atterrissage dans la campagne, on « est en rade ».

Le vent, c'est le « zef ». Quand un avion marche vent de côté, il fait du « crabe ».

Un pilote « qui a du cran », cherche à se battre le plus possible, est « excité ».

Quand l'avion part au-dessus des lignes françaises ou ennemies, il va faire « une virée », dans l'espoir de « poisser un boche ».

Si on a eu le dessous dans un combat, « on est possédé » ou « on met les bâtons », ou « on se débine » et on raconte en arrivant qu' « on a eu un coup dur » et qu' « on n'a pas pu avoir de boche ».

« Porter *la Presse* » signifie : aller lancer des tracts chez les Boches.

Dans un bombardement, en jetant les explosifs sur l'ennemi « on laisse tomber des crottes ».

Le brouillard, les nuages bas constituent « la mélasse » ou « la crasse ».

Quand les aviateurs, après plusieurs jours de grande fatigue, se trouvent en présence de mauvais temps, ils disent parfois que « le temps est sympathique », parce que, ne pouvant voler, ils obtiendront probablement une permission pour aller se promener à la ville voisine.

Lorsque les élèves-pilotes apprennent à conduire, à piloter, ils commencent par « mâter le pingouin ». Le « pingouin » est un avion à ailes coupées, qui a une tendance déplorable à ne pas aller droit, à « faire les chevaux de bois », au grand désespoir de son pilote, qui n'arrive guère à l'en empêcher. Cet appareil ne peut décoller et sert à « faire des lignes droites ».

L'aviateur qui rentre dans nos lignes après un exploit voit ses camarades l'accueillir au cri de : « Gliguitte ! » Cette singulière expression a remplacé : Bravo, All right, Hurrah, et autres termes admiratifs.

*
* *

La guerre moderne a créé une fonction nouvelle : l'observateur.

L'observateur - L'accomplissement d'une mission. - Les incidents du voyage.

L'observateur a pour mission de survoler les positions de l'ennemi, d'en révéler l'organisation, de préciser l'emplacement des batteries, les mouvements des troupes. Il a aussi une mission offensive : lancer des bombes.

C'est, le plus souvent, un officier d'état-major, mais on utilise aussi des officiers de troupe et même des sous-officiers ou des soldats particulièrement doués pour cette tâche.

On les groupe à l'état-major du général commandant l'armée, sous la direction du plus ancien d'entre eux, qui prend le titre de chef du service des reconnaissances aériennes. Cet officier reçoit, chaque soir, la liste des avions disponibles et le programme des reconnaissances à faire le lendemain.

Le matin, dès l'aube, l'observateur désigné pour une reconnaissance monte en automobile. Il se rend au cantonnement de l'escadrille qui doit lui fournir un avion. Le pilote est là qui l'attend. On regarde le ciel ; s'il est favorable, on sort l'appareil de son hangar ou de sa tente ; on s'apprête. L'observateur explique à son pilote le but de sa reconnaissance, l'itinéraire à suivre. On consulte les cartes, on les agence dans le porte-cartes, tandis que les

deux mécaniciens attachés à l'appareil font le plein d'huile et d'essence et vérifient le moteur.

Tout est prêt; le pilote est en place ; l'observateur est paré.

L'un est à l'avant, l'autre à l'arrière ; leur emplacement varie selon les appareils. Tous deux, solidement ceinturés sur leurs sièges, ne font plus avec l'avion qu'un seul être, vivant d'une seule vie, tendant son triple effort vers le but assigné.

« Essence... Contact ? interroge le mécanicien qui va lancer l'hélice.

— Essence et contact ! » répond le pilote.

Un violent effort du mécanicien met le moteur en marche. Le monstre s'ébroue et, sous la main qui l'essaie, s'emballe et s'assagit trois ou quatre fois. Tout est en ordre. Un geste du pilote, on décale les roues, les aides se retirent, l'avion démarre. Il roule quelques mètres en bondissant avec une légèreté merveilleuse, toujours imprévue ; les roues quittent le sol... L'oiseau de guerre a pris l'envol.

*
* *

L'observateur a, d'abord, le loisir de s'installer. Il faut prendre de la hauteur pour aborder les lignes ennemies. Voler au-dessous de 1.800 mètres est folie : de cruelles expériences nous l'ont appris. L'altitude moyenne est 2.000 à 3.000 mètres, et encore n'est-on pas à l'abri des canons spéciaux que les Allemands possèdent.

L'avion tournoie sur la campagne, gagnant peu à peu les hautes gradations de l'altimètre. Bien des causes ralentissent ou même entravent cette montée : le moteur tourne mal, sans qu'on sache pourquoi ; le vent hostile rabat l'appareil et le plaque ; les nuages encombrent le ciel ; la brume enveloppe la terre...

Mais tout va bien, le moteur tire fort, le ciel est clair, l'altimètre a dépassé 1.800 mètres. Le pilote consulte l'observateur :

« On y va ?

— Allons-y ! »

Et l'appareil pique droit à l'ennemi.

Le monde est minuscule vu de 2.000 à 3.000 mètres de haut. Le pays paraît plat, plus de collines, on survole une plaine où s'entre-croisent les routes et les chemins. Les villages constellent ce réseau compliqué, les vallées s'enchevêtrent, les bois font des taches sombres. Il faut, pour s'orienter, pas mal d'expérience, beaucoup d'attention. Tantôt on passe trop vite sur un paysage intéressant, il faut virer, revenir ; tantôt un nuage importun masque la campagne, il faut descendre. L'observateur, anxieux de bien voir, consulte sa carte, regarde passionnément, note les détails. Voici le front ennemi. Les tranchées strient la plaine de ramifications complexes ; un peuple de fourmis grises s'y agite, presque imperceptible, souvent invisible. Il faut le deviner, avoir recours à la lorgnette, dont le grand vent et les vibrations de l'appareil rendent l'usage mal commode. Voici des batteries ennemies, reconnaissables aux ouvrages spéciaux qui les protègent. Il

importe d'en bien repérer l'emplacement, car ces batteries, que l'on surplombe, sont défilées aux vues des artilleurs français, auxquels un renseignement précis suffira pour les détruire.

Un gros travail de terrassement attire le regard. En le fouillant attentivement, on y distingue quatre emplacements de pièces très enterrées : c'est de l'artillerie lourde, obusiers ou mortiers. Dans le village, un parc de voitures semble dormir en toute quiétude. Sur cette route marche un convoi qui va vers l'ouest. Un train file sur cette voie, suivi d'un autre, puis d'un autre encore, allant aussi vers l'ouest. Ici, de grandes tentes s'étalent sur la verdure : ambulance, boulangerie, approvisionnements. Là-bas, de soudaines fumerolles blanches constellent la campagne : ce sont des éclatements de shrapnells. On se bat dans la plaine. Le bruit de la bataille ne parvient pas jusqu'à l'observateur que le ronflement du moteur assourdit. Il sait seulement quand on tire sur lui par le claquement de fouet que les balles font en passant auprès de l'appareil.

*
* *

Le lancement des bombes.

Voici une ville, une pauvre ville française occupée par les Allemands. On reconnaît sa cathédrale, sa caserne, sa gare. Elle a l'air paisible, les maisons se pressent, les cheminées fument. L'avion l'étudie, tourne et retourne pour sonder les secrets qu'on y cache. C'est un point

stratégique important, un nœud de routes et de chemins de fer. L'observateur a reçu l'ordre de détruire les approvisionnements qui y sont accumulés ou les moyens de communication utilisés pour les mouvements de l'ennemi.

L'instant est solennel. L'observateur a, devant lui, engainées dans leurs fourreaux de cuir, trois bombes qu'il doit lancer ; il en prend une et, soigneusement, selon les prescriptions, il l'arme. Il la tient de la main gauche, suspendue, prête à tomber. Mais où la jeter ? Sa perplexité est grande ; il faut atteindre l'ennemi sans risquer de frapper une de ces jolies maisonnettes françaises. De si haut, à la vertigineuse allure du vol, la précision est bien précaire ! Justement la gare est hors de la ville, elle regorge de matériel. Il semble qu'on y déploie une activité particulière : un embarquement, un ravitaillement peut-être ? L'occasion est propice.

L'observateur hurle dans le fracas du moteur pour indiquer l'objectif au pilote. Et, docile, le grand oiseau évolue majestueusement, prend du champ et revient droit sur la gare. L'observateur, penché, l'œil au guidon de son viseur, attend l'instant favorable. A tout petits gestes, de la main droite, il guide le pilote ; la main gauche pend, tenant la bombe... ; une brusque ouverture des doigts, presque inconsciente, et la bombe est partie...

Elle tournoie d'abord un instant ; on la suit facilement des yeux. Ensuite elle prend son aplomb et pointe vers le sol. On la perd de vue, elle est si minuscule, si rapide ; mais, en fixant bien la place visée, longtemps, très

longtemps, après le déclic — vingt secondes environ pour 2.000 mètres de hauteur —, on voit à terre une fumerolle blanche... Le coup a porté !

De l'effet produit, l'observateur ne sait pas grand'chose. Sans doute un coup heureux peut avoir des résultats très visibles : l'explosion d'un dirigeable, d'un approvisionnement de munitions ou de matières combustibles, d'un caisson d'artillerie. Mais, pour un succès effectif, que de vaines tentatives ! Aussi, nos adversaires ne sont-ils tentés que par de grands objectifs ; il leur faut au moins une ville pour cible. Peu importe si, dans ce bel exploit, leurs bombes tuent de pauvres gens inoffensifs.

*
* *

Branle-bas de combat. - Gare à la panne !

Très loin, sur l'horizon, un point se meut : un avion ! Le pilote, qui surveille le ciel tandis que l'observateur s'absorbe dans sa contemplation de la terre, l'indique du doigt. On discute :

« Qui est-ce ? »

Il est difficile de distinguer la nationalité d'un avion passant de profil, en plein vol, sur le même plan. Il est minuscule dans l'infini. Pourtant, à certaines caractéristiques, perceptibles à son œil exercé, le pilote le reconnaît. C'est un allemand !

Aussitôt l'observateur se met en garde. Branlebas de combat ! On approvisionne l'arme, mitrailleuse ou carabine ; on l'oriente. La ceinture

est débouclée ; il ne s'agit plus ici de prudence, de sécurité. Un duel aérien est une terrifiante aventure, dont l'audace dépasse tout ce que l'on peut concevoir. Mais, sur le plan héroïque où le drame se joue, ni le pilote ni l'observateur n'ont plus souci ni conscience de la témérité.

Mais l'avion boche, peu soucieux sans doute de risquer la rencontre, navigue au large et à une vitesse qui rend la poursuite impossible. D'ailleurs la mission est autre. On continue donc l'exploration.

Tout à coup la chanson du moteur change de ton, elle devient plus grave, quelques ratés crépitent, l'appareil vibre... Le pilote se tourne à demi, écoute, s'empare de ses manettes, consulte fiévreusement son compte-tours. On tournait à 1.400, et voici qu'on descend à 1.200, puis à 1.000. La vitesse du vol diminue ; il faut piquer en hâte... C'est la panne !

La panne de moteur au-dessus des lignes ennemies à 2.000 mètres de hauteur est une terrible mésaventure ! Avec un vent favorable, un bon appareil peut gagner en planant une longueur égale à six à huit fois sa hauteur. Par mauvais vent, on descend à pic ! Le problème qui se pose est donc : Où sommes-nous ? quel est le plus court chemin vers nos lignes ? où nous porte le vent ?

Si les lignes françaises sont assez voisines, la solution est simple : on s'efforce d'y parvenir et d'atterrir de son mieux. Il y aura deux moments critiques : le passage à petite altitude au-dessus du front ennemi et l'atterrissage.

Est-on loin du front, au delà de toute possibilité de retour, il ne reste qu'à atterrir en territoire ennemi. C'est la captivité, peut-être la mort. A tous risques on choisit un terrain d'atterrissage qui paraisse isolé, désert, avec l'espoir de n'être pas vu, de pouvoir réparer et repartir, ou, si la réparation est impossible, cacher ou détruire l'appareil et tenter le retour à pied. Certains de nos pilotes ont réussi des prouesses extravagantes pour parer à cette panne et à ses conséquences. On est allé jusqu'à descendre sur une forêt, et les audacieux qui l'ont osé ne se sont pas tués dans cette chute folle. Ils ont brisé leurs avions, mais sont revenus sans encombre... La Providence a, pour les aviateurs, une tendresse vigilante !

*
* *

Les expéditions de représailles. - Tableau suggestif des crimes boches.

Notre aviation, quand elle incursionne en territoire ennemi, ne vise en principe que des buts militaires, casernes et camps, fabriques et dépôts de munitions ou de matériel de guerre, ouvrages fortifiés, gares et lignes stratégiques de chemins de fer, routes utilisées par le ravitaillement. Les ordres donnés par le haut commandement indiquent d'éviter de laisser tomber des bombes sur les agglomérations où habite la population civile.

Au contraire, l'aviation allemande semble avoir pris pour but principal, depuis le début de

la guerre, de semer la mort dans la population inoffensive. Tuer des vieillards, des femmes, des enfants, constitue, pour les Boches, des prouesses dignes de tous les éloges.

Voici un tableau très complet et très précis des méfaits de ce genre commis en France, en Belgique et en Angleterre par les avions et les dirigeables allemands, pendant les onze premiers mois de la guerre. Aucun de ces raids n'a endommagé un établissement quelconque dépendant de l'armée ou de la marine de guerre. Pour croire nos ennemis qui prétendent n'avoir comme but de leurs expéditions aériennes que des buts militaires, il faudrait qu'ils soient d'une maladresse dépassant toute imagination.

Avions :

DATES	CE QU'ILS ONT FAIT
—	—
3 août. 1914.	Bombes sur Lunéville.
18 août.	Bombes sur Lunéville.
30 août.	Bombes sur Paris.
31 août.	Bombes sur Paris.
1er septembre.	Bombes sur Paris.
2 septembre.	Bombes sur Paris.
27 septembre.	Bombes sur Paris : 2 tués.
8 octobre.	Bombes sur la Plaine-Saint-Denis et Aubervilliers : 3 blessés.
11 octobre.	Bombes sur Paris : 4 tués, 20 blessés.
12 octobre.	Bombes sur Paris.
15 octobre.	Bombes sur Saint-Omer : 2 tués.
17 octobre.	Bombes sur Nancy.
30 octobre.	Bombes sur Béthune : femmes tuées.
19 novembre.	Bombes sur Amiens : 1 tué.

DATES	CE QU'ILS ONT FAIT
23 nov. 1914.	Bombes sur Bailleul et Hazebrouck.
27 novembre.	Bombes sur Hazebrouck : tués et blessés.
11 décembre.	Bombes sur Hazebrouck.
21 décembre.	Bombes sur Calais.
22 décembre.	Bombes sur Béthune.
26 décembre.	Bombes sur Amiens.
29 décembre.	Bombes sur Nancy.
31 décembre.	Bombes sur Dunkerque.
7 janv. 1915.	Bombes sur Calais.
11 janvier.	Bombes sur Dunkerque et Malo-les-Bains.
13 janvier.	Bombes sur Béthune.
14 janvier.	Bombes sur Nancy.
22 janvier.	Bombes sur Étaples.
22 janvier.	Bombes sur Dunkerque : 7 tués, 20 blessés.
23 janvier.	Bombes sur Steenbecque.
25 janvier.	Bombes sur Dunkerque.
28 janvier.	Bombes sur Dunkerque.
29 janvier.	Bombes sur Dunkerque.
29 janvier.	Bombes sur Bailleul.
1er février.	Bombes sur Pont-à-Mousson : 1 tué.
1er février.	Bombes sur Lunéville et Nancy.
2 février.	Bombes sur Remiremont.
4 février.	Bombes sur Hazebrouck.
5 février.	Bombes sur Saint-Dié : 4 victimes.
5 février.	Bombes sur Cassel et Hondeghem.
11 février.	Bombes sur Bruay.
16 février.	Bombes sur Dunkerque.
22 février.	Bombes sur Colchester (Angleterre).
24 février.	Bombes sur Nancy et Jarville.
2 mars.	Bombes sur La Panne (Belgique).

DATES	CE QU'ILS ONT FAIT
3 mars 1915.	Bombes sur Gérardmer.
13 mars.	Bombes sur Poperinghe.
16 mars.	Bombes sur Poperinghe : 6 tués.
17 mars.	Bombes sur Dampierre.
20 mars.	Bombes sur Deal (Angleterre).
23 mars.	Bombes sur Reims.
23 mars.	Bombes sur Caestres, Lillers, Estaires.
27 mars.	Bombes sur Dunkerque et Calais.
27 mars.	Bombes sur Estaires.
28 mars.	Bombes sur Calais et Pont-à-Mousson.
29 mars.	Bombes sur Cassel.
30 mars.	Bombes sur Nancy.
2 avril.	Bombes sur Estaires et Merville.
2 avril.	Bombes sur Béthune.
2 avril.	Bombes sur Gérardmer.
4 avril.	Bombes sur Saint-Dié et Clermont.
5 avril.	Bombes sur Nieuwkerke : 13 tués.
14 avril.	Bombes sur Sainte-Menehould.
15 avril.	Bombes sur Mourmelon (hôpital).
15 avril.	Bombes sur Calais.
16 avril.	Bombes sur Amiens : 13 victimes.
16 avril.	Bombes sur Sittinbourne (Angleterre).
16 avril.	Bombes sur Gérardmer.
23 avril.	Bombes sur Bielostok.
26 avril.	Bombes sur Cassel.
27 avril.	Bombes sur Épernay.
28 avril.	Bombes sur Dunkerque.
28 avril.	Bombes sur Nancy.
29 avril.	Bombes sur Épernay.
30 avril.	Bombes sur Ipswick (Angleterre).
30 avril.	Bombes sur Estrées et Saint-Denis.

DATES	CE QU'ILS ONT FAIT
2 mai **1915**.	Bombes sur Épinal.
7 mai.	Bombes sur Château-Thierry.
10 mai.	Bombes sur Clermont (Oise).
11 mai.	Bombes sur Doullens.
11 mai.	Bombes sur Saint-Omer : blessés.
13 mai.	Bombes sur Doullens, Amiens et Rosières.
16 mai.	Bombes sur Châlons-sur-Marne.
22 mai.	Bombes sur Paris.

Zeppelins :

DATES	CE QU'ILS ONT FAIT
25 sep. **1914**.	Bombes sur Ostende.
27 septembre.	Bombes sur Gand.
29 septembre.	Bombes sur Bielostok : 11 enfants tués.
26 décembre.	Bombes sur Nancy : 2 tués, 2 blessés.
20 janv. **1915**.	Bombes sur Yarmouth, Cromer, Beeston, Sheringham, Sandringham, King's Lynn : des tués.
21 février.	Bombes sur Calais : 5 victimes.
18 mars.	Bombes sur Calais : 7 employés de la gare tués.
20 mars.	Bombes sur Paris et la banlieue : quelques blessés.
26 mars.	Bombes sur Lonitza (Russie).
31 mars.	Bombes sur Bailleul.
12 avril.	Bombes sur Nancy.
14 avril.	Bombes sur Bailleul : 3 tués.
14 avril.	Bombes sur Blyth et Newcastle (Angleterre).

DATES	CE QU'ILS ONT FAIT
16 avril 1915.	Bombes sur Maldon, Heybridge, Basin, Lowestoft, Southwold (Angleterre).
30 avril.	Bombes sur Bury-Saint-Edmunds (Angleterre).
10 mai.	Bombes sur Southend, Westcliff, Hadley, île de Canvey (Angleterre) : des victimes.
17 mai.	Bombes sur Ramsgate (Angleterre) et sur Calais.
31 mai.	Bombes sur Ramsgate, Brentwood et sur les faubourgs de Londres : 7 tués, des blessés.
4 juin.	Bombes sur la côte est-sud-est de l'Angleterre.
6 juin.	Bombes sur la côte orientale de l'Angleterre : 5 tués, 40 blessés.
15 juin.	Bombes sur la côte nord-est de l'Angleterre.

Nous aurions pu prolonger la liste jusqu'à la fin des hostilités : seule la longueur du document nous en a empêchés.

Mais il faut souhaiter qu'après cette lecture chacun comprenne pourquoi, de temps à autre, il a été jugé indispensable d'envoyer une ou plusieurs escadrilles anglo-françaises exécuter une expédition de représailles au-dessus d'une ville allemande. Les innocentes victimes des tauben et des zeppelins criaient vengeance et il fallait imprégner nos barbares adversaires de la crainte salutaire de la loi du talion.

Telle fut, par exemple, la raison du bombar-

dement de Carlsruhe, capitale du grand-duché de Bade, en juin 1915, par vingt-trois avions. Le communiqué officiel annonçant ce bombardement, au cours duquel il avait été jeté cent trente projectiles de 90 et de 155, spécifiait qu'il avait eu lieu « en représailles du bombardement par les Allemands de villes ouvertes françaises et anglaises ».

Des éclats d'obus ayant pénétré dans la chambre à coucher du prince Max de Bade, ce dernier se rendit en hâte à Berlin pour se plaindre à l'empereur Guillaume de ce qu'avaient osé faire les Français. Le Kaiser affecta une vive indignation et déclara qu'il ferait payer très cher cette « méchante action » aux Alliés. Il est cependant remarquable de constater qu'après chaque expédition de représailles de nous ou des Anglais, les bombardements de villes ouvertes par les Allemands ont cessé pendant un certain temps.

* * *

L'Aviation de combat et les honneurs du Communiqué.

Le communiqué officiel français relate avec soin les appareils ennemis abattus au cours de la journée précédente, mais il ne cite le nom de l'aviateur auteur de cet exploit que si ce dernier a déjà *cinq pièces* au tableau. Tant que le triomphateur n'a abattu qu'un, deux, trois ou quatre

avions, il est, pour le grand public, voué à l'anonymat.

Par contre, dès qu'il aura atteint le chiffre fatidique de cinq appareils ennemis descendus, son nom réapparaîtra au communiqué officiel à chacune de ses futures victoires.

Il s'ensuit que beaucoup de nos aviateurs, pouvant s'enorgueillir d'avoir dégringolé un certain nombre d'adversaires, n'auront jamais connu la gloire de voir leur nom reproduit dans les journaux du monde entier et affiché à la porte de toutes les mairies de France.

Tomber le cinquième avion, tel fut le rêve des « as » ; mais, pourtant, combien parmi eux, tout en étant certains d'avoir atteint ce but glorieux, n'obtiendront pas les honneurs du communiqué !

Car, dans notre aviation, il ne suffit pas d'avoir abattu l'adversaire, il faut encore que, de nos lignes, un juge impartial ait pu l'homologuer. La chute doit donc se produire, soit dans nos lignes, soit à une assez courte distance de nos tranchées dans les lignes ennemies.

Un aviateur français, qui, avec une admirable audace, aura poursuivi un appareil allemand à 10, 15, 20 kilomètres de notre front et l'aura abattu, ne pourra jamais obtenir que sa victoire soit homologuée, car lui seul et les Boches en auront été les témoins.

On voit donc que, dans la réalité, le nombre des avions ennemis descendus par nos « as » est presque toujours supérieur de plusieurs unités aux chiffres accusés par le communiqué officiel.

Voici comment se répartirent les deux cents premières victoires remportées par les « as » et enregistrées au communiqué officiel (à la date du 27 décembre 1916) :

Capitaine Guynemer	25	(dont 1 ballon)
Sous-lieutenant Nungesser . .	21	
Adjudant Dorme.	17	
Capitaine Heurteaux	16	
Sous-lieutenant Navarre . . .	12	
Adjudant Lenoir (captif). . .	11	
Sous-lieutenant Chainat . . .	10	
Sous-lieutenant Deullin. . . .	10	
Sous-lieutenant Chaput. . . .	9	
Adjudant Tarascon	8	
Sous-lieutenant de La Tour . .	8	
Maréchal des logis Viallet . .	7	
Maréchal des logis Flachaire .	7	
Sous-lieutenant Pégoud (tué).	6	
Sous-lieut. de Rochefort (tué).	6	
Adjudant Sayaret.	6	
Sergent Sauvage (disparu) . .	6	
Adjudant Bloch	5	(5 ballons)
Adjudant Lufbery (Américain)	5	
Adjudant de Bonnefoy	5	
Total. . . .	200	

Il est juste d'ajouter à cette liste l'aviateur Garros qui, lorsqu'il fut fait prisonnier en avril 1915, avait déjà abattu quatre avions boches.

Chez les Allemands, aucun contrôle n'est établi ; les dires de l'aviateur suffisent et ils sont toujours enregistrés comme exacts. Or, même si l'on ne soupçonne pas la bonne foi des aviateurs allemands, ceux-ci peuvent commettre des erreurs. C'est ainsi qu'ils admettent généralement que tout adversaire qu'ils ont vu « piquer » vers la terre au cours d'un combat est abattu. Or certains de nos « as » ont la spécialité, quand leur situation devient dangereuse, d'échapper au péril en effectuant une descente « en cheminée », qui ressemble terriblement à une chute. A 1.000 ou 2.000 mètres de l'endroit du combat, ils se redressent avec une science parfaite et regagnent nos lignes. Le fait n'est pas niable : plusieurs de nos aviateurs, après avoir exécuté cette audacieuse manœuvre, ont pu constater que le communiqué allemand donnait leur appareil comme abattu.

Grâce à cette méthode singulièrement moins scrupuleuse que la nôtre, le capitaine Boelke, depuis abattu, se vantait d'avoir détruit trente avions appartenant aux armées alliées, alors que le capitaine Guynemer, qui tenait la tête de nos « as », n'avait encore officiellement à son actif que quinze appareils ennemis. Tout permet de croire que c'était, au contraire, notre champion qui, à ce moment, battait les records.

*
* *

La Revue des « As ». - Pégoud, l'inventeur du « Looping the loop ».

Nous allons présenter aux lecteurs quelques-uns des plus beaux aviateurs militaires. Il ne s'agit pas d'une sélection, encore moins d'une liste exclusive. Pour parler même succinctement de tous ceux qui, par leurs prouesses, mériteraient de passer à la postérité, un gros volume serait nécessaire. Du moins la présentation de douze de nos « as » montrera-t-elle à quels degrés de vaillance et d'héroïsme ils ont su parvenir !

Ancien pilote de la maison Blériot, Pégoud, né à Montferrat (Isère), était, avant les hostilités, l'inventeur et le roi du *looping*.

Ayant fait en 1907-1908 la campagne du Maroc au 5e chasseurs d'Afrique avec une bravoure qui lui valut les galons de maréchal des logis, Pégoud passait en 1913 son brevet après quinze jours d'école. En août de cette même année, il se livrait, sur l'aérodrome de Buc, à une descente en parachute qui rendait son nom célèbre.

Quelques jours plus tard, il venait trouver Blériot et lui disait :

« Vous savez, monsieur Blériot, j'ai bouclé la boucle. Oui, ayant lu dans un de vos ouvrages que la chose était possible, je suis allé faire cet essai dans un coin du ciel à moi, et cela a très

bien marché. Je recommencerai l'expérience sous vos yeux, quand vous m'y autoriserez. »

C'est le 6 septembre 1913 — une date qui restera dans l'histoire de l'aviation — que Pégoud pour la première fois accomplissait ce tour de force sous les yeux du public.

Depuis, il eut beaucoup d'imitateurs, mais personne ne bouclait avec autant de brio et de sûreté que lui. Dans ses expéditions militaires, il avait pris l'habitude, après avoir bombardé le point stratégique désigné, d'exécuter un looping soigné pour ahurir les Boches.

« C'est comme si je leur faisais un pied de nez », expliquait-il.

Pour attaquer l'ennemi, Pégoud suivait une méthode déterminée. Il savait que, du fait de la construction de leurs appareils, les aviateurs ennemis ne pouvaient pas manœuvrer efficacement la mitrailleuse installée à bord, pour un tir vertical de haut en bas. Aussi attaquait-il toujours l'adversaire en volant au-dessous de lui. S'il ne tuait pas le pilote, il réussissait presque toujours à crever le réservoir à essence, mettant ainsi son rival dans l'obligation de regagner ses lignes au plus vite.

Certain jour d'août 1915, Pégoud, pendant qu'il effectuait une reconnaissance au-dessus de Mulhouse, fut attaqué par un aviateur ennemi, qui tira plusieurs coups de feu ; une balle creva le réservoir à essence.

Très habilement, bien qu'ayant dû couper l'allumage pour éviter que l'essence qui s'échappait ne provoquât un incendie, Pégoud réussit

à regagner les lignes françaises, non sans avoir essuyé le feu nourri des soldats allemands au-dessus desquels il passait, à moins de 400 mètres de hauteur.

Rentré au hangar, Pégoud dit à ses camarades :

« Les cochons se sont méfiés du coup : ils avaient un fusil et ont tiré sur moi comme j'étais au-dessous d'eux. »

La réalité était tout autre. Les aviateurs allemands, afin de pouvoir répondre à la tactique de Pégoud, avaient transformé quelques appareils destinés à le combattre, en plaçant la mitrailleuse dans une position permettant un tir vertical de haut en bas.

Le 1er septembre 1915, Pégoud rencontrait près de Petit-Croix un aviatik monté par le caporal Kandulski et muni justement de ce nouveau dispositif. Notre champion, sans méfiance, s'élança pour engager la lutte. Tout à coup, comme son appareil arrivait sous l'avion ennemi, nos soldats, qui d'en bas suivaient la lutte, entendirent le crépitement de la mitrailleuse ennemie. Presque aussitôt l'avion français, piquant droit sur le sol, tombait dans nos lignes. Pégoud avait été tué d'une balle dans la tête. Il avait déjà à son actif six avions abattus.

Le caporal Kandulski, qui fit le récit de son coup d'éclat dans les journaux allemands, ne jouit pas longtemps de son triomphe. Il fut abattu à son tour, au-dessus de Mulhouse, par un camarade de Pégoud.

*
* *

Le « Gosse » Sauvage.

Johannès Sauvage, né à Villefranche-sur-Saône, était appelé non sans raisons « le Gosse », lorsqu'il abattit son cinquième avion en octobre 1916, puisqu'à cette époque il avait 19 ans.

Ses études à l'École professionnelle Le Charbonnier, à Lyon, furent écourtées par la mort de ses parents, qui le mit dans l'obligation de se suffire à lui-même.

Il vint à Paris à l'âge de 14 ans et, brûlant du désir de devenir aviateur, il entra comme élève pilote chez un petit fabricant d'Issy-les-Moulineaux. Là il travailla rudement et en collaboration avec Gilbert construisit, à 17 ans, un aéroplane muni de certaines améliorations. Il allait essayer son engin dans la région de Valenciennes quand la guerre éclata. Johannès Sauvage n'eut que le temps de filer, en laissant sur place l'appareil qu'il avait eu tant de peine à établir.

En 1915, il s'engageait dans l'aviation. A l'école de Buc, où on l'envoya, il fut un excellent élève, mais montra une véritable indignation lorsque, selon l'usage, son moniteur voulut le faire monter sur le *pingouin*, appareil aux ailes écourtées, qui sert aux débutants pour faire les premiers tours de piste sans quitter le sol.

« Je suis capable de diriger un véritable appareil, déclara-t-il avec orgueil. J'ai déjà fait de l'aviation dans le civil. »

Son émoi était tellement sincère qu'il obtint de « brûler » l'étape du pingouin.

De suite il dénota ses réelles qualités, car il paraît que dès les premiers jours de l'instruction, à la façon dont un élève s'assied dans l'appareil ou empoigne les leviers, un moniteur distingue celui qui est doué pour le métier de celui qui n'arrivera jamais à se distinguer.

Ayant reçu son brevet de pilote le 29 mars 1916, c'est en moins de trois mois que Johannès Sauvage avait abattu ses cinq premiers avions ennemis.

Signe particulier : Johannès Sauvage dédaignait les tenues élégantes aussi bien que les tenues négligées.

« Je ne suis pas un fantaisiste », déclarait-il.

Et il ne visait rien qu'une chose : être un aviateur sérieux et correct, même dans ses vêtements.

En janvier 1917, Johannès Sauvage, qui avait déjà six avions abattus à son actif, eut son appareil descendu au cours d'un combat dans les lignes ennemies et fut porté disparu.

*
* *

Mort héroïque du maréchal des logis de Terline.

Le communiqué officiel de 15 heures du 27 juillet 1916 contenait les lignes suivantes :

« Dans la matinée du 27 juillet, un avion français, piloté par le maréchal des logis de Terline, a attaqué un appareil alle-

mand qui survolait Châlons. Le pilote français venait d'ouvrir le feu lorsque sa mitrailleuse s'enraya ; l'ennemi prenait la fuite. Deux de nos avions virent alors le maréchal des logis de Terline foncer à toute vitesse sur son adversaire, le culbuter et l'entraîner dans sa chute.

« Le pilote français et les deux aviateurs allemands tombés dans l'intérieur de nos lignes ont été tués. »

Cet acte de folie héroïque, la façon dont il s'accomplit, vaut quelques détails en dehors du compte rendu officiel.

Depuis plusieurs semaines, un Albatros survolait à intervalles réguliers la région de Châlons-sur-Marne ; les aviateurs avaient donné à ce visiteur entêté le surnom d'*Arminus*.

Le 27 juillet, à quatre heures du matin, *Arminus* est de nouveau signalé. Une escadrille de Nieuport, bien décidée d'en finir avec ce personnage, veillait. En quelques minutes trois de nos avions s'élevaient dans la brume matinale et se mettaient aux trousses de l'Albatros qu'une canonnade violente et précise, venue du camp retranché de Châlons, obligeait à rebrousser chemin.

Plus rapides que l'Albatros, les trois Nieuport avaient bientôt rejoint l'ennemi. L'un dans le dos, les autres sur les flancs, nos avions fusillaient l'ennemi, qui, d'ailleurs, ripostait avec un réel courage. Comme un tourbillon, montant, descendant, virant, se cabrant brusquement, les quatre oiseaux semblaient danser un quadrille fantastique de la mort à la vitesse de 120 kilomètres à l'heure. De tous côtés, à 10 kilomètres

à la ronde, les poilus, le nez en l'air, suivaient les péripéties de ce duel effrayant et grandiose.

Cependant l'Albatros ne s'abattait pas. Rivé à sa mitrailleuse, l'observateur boche tirait sans répit sur les nôtres, tandis que son pilote, forçant de vitesse, avait déjà atteint nos lignes de tranchées. Encore quelques instants, et l'Albatros allait survoler ses propres lignes.

Les Français ne veulent pas lâcher leur proie. Ils se rapprochent encore : les avions sont si près les uns des autres qu'on les dirait, d'en-bas, entraînés dans la même tempête. Bord à bord, bousculés, terriblement ballottés dans leur propre remous, deux des Français entrent en collision. Un choc, un craquement, c'est fini pour eux deux. Déséquilibrés, les deux oiseaux chavirent, dégringolent, tombent en spirales et atterrissent heureusement sans dommage.

Le maréchal des logis de Terline est resté seul, face à l'ennemi. Ancien cuirassier, il a déjà dans l'aviation de brillants états de service ; cité deux fois à l'ordre du jour, il a été, la semaine dernière, décoré de la médaille militaire pour avoir abattu un fokker.

La veille, de Terline avait dit devant ses camarades : « Si ma mitrailleuse s'enraye, je rentre dans les Boches. »

Sous lui maintenant, à 20 mètres, il voit l'ennemi fuir à tire-d'aile. Sa mitrailleuse est muette, alors que l'adversaire menace de le fusiller à bout portant.

Dans un élan de froide résolution, de Terline vise le gouvernail de l'Albatros, pique subitement et entre dans le Boche.

Nul ne sait exactement ce qui se passa. L'ennemi essaya-t-il d'échapper par un brusque déplacement ? regarda-t-il, au contraire, la mort fondre sur lui sans essayer de s'y soustraire ? Le choc eut lieu, en tout cas, terrible, entraînant la chute des deux appareils accrochés l'un à l'autre. De Terline avait payé de sa propre existence la défaite et la mort de l'adversaire ; du moins le combat avait-il fini ainsi qu'il l'avait voulu, et les aviateurs allemands, déjà peu enclins à se hasarder au-dessus de nos lignes, avaient une raison de plus pour accroître leur prudence.

*
* *

Tarascon. L'aviateur à la jambe de caoutchouc.

Comme son nom l'indique, Léon Tarascon est un Méridional, né au Thor (Vaucluse), mais son père, qui est meunier, a quitté depuis longtemps ce village, pour aller habiter dans la commune voisine de Châteauneuf-de-Gadagne.

A 19 ans, Tarascon s'engage dans l'infanterie coloniale ; son service fini, l'aviation le passionne et il commence son apprentissage de pilote. Mais il fait une chute malheureuse la veille du jour où il doit obtenir son brevet, et il faut lui couper la jambe.

Quand la guerre éclate, Léon Tarascon est courtier en farines à Marseille et montre de réelles dispositions pour le commerce. Malgré son infirmité, il veut à toute force s'engager et

n'y réussit qu'après plusieurs essais infructueux. Il fut obligé de danser le tango et de sauter par-dessus la table du major pour prouver que sa jambe articulée était, ainsi qu'il l'affirmait, meilleure qu'une vraie. Enfin on se décida à le prendre comme instructeur à l'École d'aviation de Pau, où il resta un an.

Mais ceci ne suffisait pas à l'ambitieux méridional. Il intrigue sans cesse pour aller au front et obtient d'entrer dans une escadrille, où il est spécialisé dans les vols ayant pour but de prendre des photographies des tranchées et des travaux de défense de l'ennemi.

C'est déjà mieux, quoique Tarascon ne soit pas encore satisfait ; ce qu'il lui faut, c'est le combat.

Enfin il a donné de telles preuves d'adresse et de sang-froid que le commandant, touché de son insistance, lui confie un avion de chasse. Tarascon se hâta d'envoyer à sa famille la photographie de son appareil sous lequel il avait écrit : « Le plus beau jour de ma vie ! » Ses rêves étaient réalisés, il allait abattre des Boches.

En trois mois, on lui a homologué six appareils allemands descendus : en réalité, il en a abattu huit dans des conditions étonnantes d'audace. Ces victoires ne lui ont coûté qu'une blessure... à sa jambe en caoutchouc, fracassée par un éclat d'obus.

« Je m'en doutais, s'écria l'aviateur, en descendant de son appareil sur une jambe... J'en ai une de rechange dans mon hangar. Ça me coûte 300 balles, mais ils me le paieront. »

Ils le lui ont payé, en effet, avec les intérêts.

*
* *

Guynemer, le premier des « As ».

Fils d'un ancien officier de cavalerie en résidence à Compiègne, Guynemer était encore au lycée quand la guerre éclata. Il s'engagea et obtint son brevet de pilote en avril 1915.

Successivement simple soldat, caporal, sergent, puis officier, Guynemer se fit remarquer de suite au front par son audace tranquille, son sang-froid imperturbable, le point d'honneur qu'il mettait à accomplir coûte que coûte les missions qui lui étaient confiées. En quelques semaines, il était célèbre et parvenait, au cours d'une expédition particulièrement difficile, à abattre deux avions. Au bout d'une année de vol, il avait descendu dix avions, au cours de combats homologués régulièrement : dans la réalité, le nombre de ses victoires était beaucoup plus grand. Depuis lors, il a continué ses prouesses.

Fait digne d'être noté, il fut nommé chevalier de la Légion d'honneur en décembre 1915, le jour même où il prenait ses 21 ans. Guynemer portait déjà sur la poitrine la médaille militaire et une croix de guerre ornée de cinq palmes.

Il aime à opérer seul, avec son avion qu'il appelle le « vieux Charles ». Il file à toute vitesse en plein jour à la recherche des avions boches et, dès qu'il en aperçoit un, se met bravement à la poursuite.

Avec un rare bonheur, il est sorti sain et sauf d'accidents périlleux, comme ce jour où, luttant à 3.000 mètres de hauteur contre un avion boche, il heurta de l'aile son adversaire, ce qui provoqua une panne de moteur suivie d'une chute vertigineuse. Par un prodige d'habileté, Guynemer parvenait à se redresser 2.500 mètres plus bas.

Ce jeune héros est fort modeste. On a peine à lui arracher le récit de ses exploits et, quand on y parvient, il les raconte comme une chose toute naturelle.

*
* *

Chapman, l'Américain mort pour la France.

Parmi les nombreux Américains venus en France pour entrer dans notre aviation militaire et qui accomplissent des prouesses inoubliables, le sergent Chapman mérite une mention spéciale.

Fils de M. James Joe Chapman, de New-York, le sergent Victor Chapman était étudiant à l'Université de Harvard. Au début de 1916, il arrivait à Bordeaux pour s'engager et entrait à l'école de pilotage de Pau. Il fut affecté bientôt à la première escadrille américaine qui, au printemps de cette année, fit ses débuts en Alsace et à Verdun. Agé de 25 ans, c'était un sportif dans toute la force du terme.

Victor Chapman se fit remarquer de suite par son audace et son courage.

Un matin, Chapman, au cours d'une recon-

naissance, sent une douleur au bras et quelque chose de chaud qui coule dans sa manche.

« Tiens ! se dit-il, j'ai une balle dans la peau. »

Après avoir atterri, il se fait panser par son compatriote et ami le mathématicien Kohn, qui partage avec lui la même cabane.

Le médecin-major, prévenu de la blessure de Chapman, va le chercher.

« On va vous évacuer.

— Pourquoi ?

— Pour que vous soyez soigné à l'ambulance.

— Mon camarade sait faire des pansements aussi bien qu'un infirmier. Laissez-nous, Monsieur le Major, nous débrouiller tout seuls... Je ne veux pas m'embusquer. »

Car, pour Chapman, tout homme ayant encore quelque force et qui se laisse évacuer est un embusqué.

Un mitrailleur vient dire une autre fois à Chapman :

« Je suis malade. Le major m'a ordonné de ne boire que du lait pendant deux semaines, mais il n'y en a pas ici et ça m'embête de quitter le front.

— Bon ! reste là... Je vais arranger cela. »

Chapman disparaît, pour revenir au camp quelques heures plus tard traînant une vache.

« Je l'ai achetée pour que tu ne manques pas de lait, dit-il au mitrailleur malade. Comme ça, tu pourras rester avec nous. »

Fort riche, Chapman était le Mécène de l'escadrille ; c'était aussi le boute-en-train, doué d'une gaîté communicative. On ne le vit pleurer qu'une fois, le jour où son camarade Kohn fut

mortellement blessé par une balle. Chapman le transporta lui-même à l'ambulance.

« Sauvez-le, Monsieur le Major, s'écrie-t-il en sanglotant, et je vous donnerai 100.000 fr. »

Le major n'eut même pas la force de sourire.

« Tout est fini, mon ami... Maîtrisez-vous. »

La mort de Victor Chapman fut particulièrement héroïque. Trois avions montés par des Américains étaient, certain matin de juin 1916, aux prises avec quatre avions allemands, lorsque Chapman se précipita au milieu des avions ennemis avec une impétuosité et une maîtrise magnifiques.

Coup sur coup, il descendit trois adversaires, après avoir dégagé ses compatriotes. Mais lui-même avait été touché par plusieurs balles ; une dernière tirée par le seul aviateur allemand survivant fut mortelle.

*
* *

Le Prêtre - Aviateur. L'abbé Mirabail.

L'abbé Mirabail, professeur au collège libre de Saint-Caprais à Agen, était observateur dans une de nos escadrilles. Le chanoine Ardant, aumônier militaire, titulaire de plusieurs citations, a raconté la rencontre qu'il fit sur le front de l'abbé-aviateur :

« Je ne le reconnus pas tout d'abord. En quittant Saint-Sulpice, aux premiers jours de juillet 1914, j'avais laissé un séminariste à la mince silhouette et au visage pâle. Je retrouvais

vingt mois après un jeune prêtre de large carrure et de belle mine. Sur la manche du dolman bleu brillent l'hélice d'or et les deux ailes de l'aviation avec les galons de lieutenant. Son teint est vermeil : il vit dans l'air pur et prend des bains d'oxygène à 3.000 mètres au-dessus de nos fumées et de nos microbes.

« C'est bien moi, répond-il à mon interroga-
« tion étonnée. J'avais fait mon service mili-
« taire dans l'artillerie. Tout comme un autre,
« j'étais devenu officier de réserve. A ma pre-
« mière permission, j'ai été ordonné prêtre.
« Quand on a demandé des observateurs pour
« l'aviation, je me suis mis sur les rangs. »

« J'amenai l'abbé-aviateur à ma popote, dont il fut ce jour-là le héros. Le médecin principal, le pasteur protestant, les jeunes majors ne se lassaient point de l'interroger et il se prêtait de bonne grâce à leur curiosité.

« En l'écoutant, j'admirais la puissance d'adaptation du caractère français, la souplesse merveilleuse de notre race. Voilà un jeune homme qui fait son droit et qui entre au grand séminaire. Pendant cinq années consécutives — interrompues seulement par le service militaire — il étudie la philosophie et la théologie, l'histoire ecclésiastique et l'exégèse. La guerre éclate, le voilà artilleur remarquable — je l'ai su par ses chefs — et bientôt après aviateur habile. »

En juin 1916, l'abbé Mirabail partait avec son escadrille pour opérer le deuxième bombardement de représailles sur Carlsruhe. L'aller s'était effectué dans d'excellentes conditions :

quelques coups de canon en traversant les lignes ennemies, mais pas un avion de chasse boche. Les bombes sont jetées sur Carlsruhe, puis l'escadrille reprend le chemin du retour.

A ce moment, un des moteurs de l'appareil sur lequel est monté l'abbé Mirabail s'arrête brusquement : une bielle est cassée, impossible de le faire fonctionner. Par vent debout, l'avion fait encore 40 kilomètres, puis descend dans un champ de blé près de Lembach (Alsace). Aussitôt à terre, l'abbé Mirabail et le pilote mettent le feu à l'avion et brûlent leurs papiers de bord. Un gendarme allemand arrive et les fait prisonniers.

L'abbé Mirabail a été décoré de la Légion d'honneur pour sa belle conduite.

*
* *

Bloch, le tombeur de « Saucisses ».

Le 3 octobre 1916, pour la première fois, un tueur de « saucisses », ayant abattu cinq ballons captifs de l'ennemi, obtenait les honneurs du communiqué.

Il s'agissait de l'adjudant Marcel Bloch, né en 1870, à la Chaux-de-Fonds (Suisse), d'une famille française, et qui habitait le Brésil avant la guerre. Il était passé pilote le 12 novembre 1915 et avait mis par conséquent moins de onze mois à conquérir la célébrité mondiale.

L'abatage des « saucisses », quoique facilité chez les alliés depuis le printemps de 1916 par

l'invention de fusées spéciales, que l'aviateur lance quand il plane au-dessus du ballon et qui tombent droit sur lui, provoquant l'explosion fatale, n'en est pas moins un exercice des plus périlleux.

Les Allemands gardent avec soin leurs ballons captifs, surtout depuis qu'ils savent que les Anglais et les Français mettent à les démolir un acharnement particulier. Ils emploient même la ruse pour tâcher d'atteindre les chasseurs.

C'est ainsi qu'ils font monter dans l'air de faux ballons qui, occupés par deux mannequins, semblent attendre avec stoïcisme l'arrivée de l'avion adverse. Sur le sol, des canons anti-aériens sont braqués tout autour pendant qu'une cohorte d'avions boches se dissimule derrière les nuages : malheur à l'imprudent qui s'approchera de l'appât ! Il aura du mal à échapper.

D'autre part, quand il s'agit d'un vrai ballon, les Allemands s'efforcent de le ramener promptement à terre dès qu'ils aperçoivent un aviateur des armées alliées. Pour tomber la « saucisse », il faut donc agir avec une rapidité et une précision foudroyantes.

L'adjudant Bloch rentre rarement bredouille. Un jour, parti à la recherche d'un ballon qui nous gênait, il ne parvenait pas à le retrouver à la place indiquée ; prudemment l'ennemi l'avait ramené à terre. Bloch cherche alors un autre objectif et, ayant aperçu un dépôt de foin près de Péronne, il allume un incendie féerique.

Citons de lui cet acte d'héroïsme qu'une citation à l'ordre du jour a pris soin d'authentifier :

Chargé d'incendier à 1.500 mètres d'altitude

un ballon défendu par des mitrailleuses et des canons anti-aériens, Bloch arrive sur lui, au moment où l'ennemi inquiet commençait à le ramener à terre. Intrépidement il suivit le ballon qui descendait et commença l'attaque à 500 mètres à peine au-dessus du sol, au milieu d'une grêle effroyable de balles. A l'instant où l'aviateur allait déclancher ses fusées, une balle lui coupa le pouce. Il lança quand même des fusées, mais celles-ci manquèrent leur but : la douleur faisait trembler sa main. Alors Bloch descendit encore et à 150 mètres il renouvela l'attaque. Un projectile fractura la cuisse droite de l'aviateur qui, par un effort surhumain, continua quand même de s'approcher et tira. Une gerbe de flammes s'éleva du ballon. Bloch rentra au camp, atterrit et dit simplement :

« C'est fait, je l'ai vu flamber. »

Puis il s'évanouit.

*
* *

Navarre. Une façon peu banale de devenir aviateur.

De tous les « as » qui n'avaient pas autrefois accompli des prouesses comme pilotes civils et que, par conséquent, la guerre seule révéla, Navarre est le premier dont le nom soit devenu célèbre.

Fils d'un ingénieur de l'Isère, Jean Navarre, lors de la mobilisation générale, était âgé de 18 ans et apprenait à l'école Caudron, au Crotoy, le métier d'aviateur. Il s'engagea et fut tout d'abord affecté comme sapeur-ouvrier au centre

d'aviation de Saint-Cyr. Peu content de son sort, il cherchait le moyen de sortir de ce qu'il appelait le personnel *rampant,* pour passer dans le personnel volant. Précisément l'un de ses camarades, sapeur-ouvrier comme lui, mais pourvu du brevet de pilote, réclamait et demandait à passer aviateur. Il fut convoqué un jour par le capitaine commandant le centre. Navarre lui emboîte le pas et joint sa protestation à la sienne. Le capitaine examine les papiers de celui qui en avait et le fait passer aviateur ; puis il s'adresse à Navarre : « Et vous ? — Moi, c'est comme lui », dit Navarre. Et le voilà nommé aviateur sans autres formalités.

Employé au réglage des tirs d'artillerie, Navarre se plie mal à ce travail indispensable, mais qui ne prête guère à la fantaisie. Il se livre sur son appareil à quelques excentricités qui ne sont pas du goût de ses chefs.

Voilà enfin Navarre, en janvier 1915, dans l'aviation de combat devant Reims. Deux mois pour se familiariser avec son nouvel appareil, et il inaugure la chasse aux Boches, en se lançant d'autorité à 30 mètres sur un aviatik qui se croyait bien tranquille et s'abattit instantanément. Son passager, le lieutenant Robert, un tireur pourtant remarquable, fut tellement suffoqué de cette attaque qu'il ne se servit pas de sa carabine.

Cette façon de faire, inédite à l'époque, n'était pas le résultat d'un hasard, mais d'un calcul raisonné. Réfléchissant sur la mentalité allemande, Navarre avait épousé cette théorie, confirmée depuis par la pratique, que pour abattre le

boche il fallait l'envelopper, l'abrutir, tourner autour de lui sans trêve ni repos, dansant d'une aile sur l'autre, piquant en chute verticale, faisant le looping, sans fournir jamais à l'ennemi le moyen de repérer l'adversaire ni de l'inquiéter par un tir suivi dans une direction précise.

C'est grâce à cette méthode, depuis suivie par tant d'autres, que Navarre parvint, au cours de l'été 1915, à tenir tête, à lui tout seul, à cinq avions boches et même à descendre deux d'entre eux.

Veut-on maintenant la note gaie ? Certain jour de mauvais temps, Navarre, afin d'être plus prêt à partir en cas de venue de l'ennemi, s'était couché dans son appareil. On signale un boche. Navarre pique au ciel, rejoint l'adversaire, crève le moteur à coups de carabine. L'avion allemand, un biplan, tombe et atterrit sans incident dans les lignes françaises. Navarre l'a vite rejoint et fait prisonniers le capitaine et l'aspirant qui le montaient. Les deux Allemands félicitent le vainqueur en excellent français ; les gendarmes les emmènent à leur poste installé chez un marchand de vin. Navarre meurt de soif, et comme les Allemands sont aussi altérés que lui, il leur paie galamment un verre de vin blanc. Or les prisonniers, une fois évacués à l'arrière, racontèrent l'anecdote ; celle-ci vint aux oreilles de l'officier commandant leur camp, qui imagina de proposer Navarre pour trente jours d'arrêts. Cette idée, qui ne reçut naturellement pas d'application, fit bien rire dans l'aviation.

Officier, décoré de la Légion d'honneur, de la Médaille militaire, Navarre porte deux croix

de guerre, car une seule ne suffirait pas pour contenir les palmes que lui a values chaque abatage constaté d'un avion ennemi.

*
* *

Garros. Comment il revint dans les lignes françaises sur un appareil boche.

Roland Garros, fils d'un avocat du barreau de Saïgon, né à La Réunion en 1880, était un de nos plus anciens pilotes puisqu'il avait débuté en 1911 sur une *demoiselle* de Santos-Dumont. La même année, il se classait second dans la course Paris-Madrid, dans la course Paris-Rome et dans le circuit européen. Plusieurs fois il remporta le record du monde d'altitude. En 1912, il gagne le grand prix d'aviation et effectue la traversée de Tunis en Sicile. En 1913, il réussit le vol de Fréjus à Bizerte, au-dessus de la Méditerranée.

Étant né à la Réunion, Garros ne devait pas de service; ceci ne l'empêcha pas de s'engager au premier coup de canon.

Il fut accueilli avec joie dans l'aviation militaire, car il avait à son actif plus de cinq mille vols. Ses chefs lui donnèrent carte blanche ; il en profita pour se construire un appareil de sa façon, lui permettant de conduire tout en manœuvrant sa mitrailleuse. L'absence de passager lui permettait naturellement d'accroître sa vitesse.

En novembre 1914, Roland Garros se signalait par un exploit peu banal en revenant au camp à bord d'un avion boche. Voici comment il raconta son aventure :

« J'étais allé faire la chasse aux *Tauben,* quand, à un moment donné, mon moteur se mit à mal fonctionner, et, par déveine, j'étais près d'en avoir un...

« Je jugeai cependant prudent d'atterrir au plus vite, et je le fis dans un de ces vols casse-cou, qui sont une spécialité de meeting. En réalité, je feignis la chute.

« Les Allemands, sans doute, pensèrent que j'étais tué. Ils firent demi-tour et bondirent vers moi pour me dépouiller des ordres ou des papiers dont ils me supposaient porteur. Je restai étendu sur le sol sans bouger. Quand le pilote ennemi fut à quelques pas de moi, je me dressai d'un bond, et je l'abattis de deux coups de revolver sans qu'il ait pu dire « ouf ».

« Après quoi, je confiai mon appareil — le français — à un fermier du voisinage, qui le rangea sous un hangar, et j'eus l'idée de me servir du *Taube* que voici, et dont la manœuvre est des plus simples. »

En rentrant dans les lignes françaises, Garros fut accueilli par une grêle de balles de nos soldats qui pensaient avoir affaire à un Allemand ; il n'y eut que l'hélice et une aile d'atteintes.

Garros devait se tirer moins heureusement d'une seconde panne qui survint en plein vol, en avril 1915.

Il se trouvait en Flandre belge, dans la région de Sainte-Catherine-Lendelede, longeant la ligne

de chemin de fer d'Ingelmuster à Courtrai, lorsqu'un train ennemi apparut sur la voie.

L'aviateur descendit rapidement, sous un angle de 60 degrés, d'une hauteur de 2.000 à 40 mètres, décrivit une brève évolution, les ailes presque verticales, et lança une bombe.

Les sentinelles du voisinage commencèrent à tirer. Garros jeta une deuxième bombe et remonta à 700 mètres, mais son moteur subitement cessa de tourner : on vit alors l'avion s'arrêter, osciller, puis descendre en vol plané.

A peine arrivé à terre, l'aviateur mit le feu à l'appareil et se réfugia dans une hutte de paysan, où les soldats lancés à sa découverte finirent par le découvrir.

Garros fut ainsi fait prisonnier. Il avait déjà officiellement, à son compte, la destruction de quatre appareils boches.

*
* *

Boillot, ex-chauffeur du maréchal Joffre. Son dernier combat : un contre cinq.

Très connu avant la guerre dans le monde sportif, Georges Boillot avait été tout d'abord cycliste, puis il était devenu notre plus brillant conducteur de voitures automobiles. Titulaire des grands prix de l'Automobile-Club de France en 1912 et 1913, il passait en 1911 les épreuves du brevet de pilote de l'Aéro-Club.

Ce n'était pas seulement un virtuose du volant, mais un technicien et un praticien émérite. Il

n'avait pas son pareil pour la mise au point d'un engin de locomotion mécanique.

A la mobilisation, sa réputation d'automobiliste lui valait l'honneur d'être choisi comme chauffeur par le maréchal Joffre. Mais Georges Boillot ambitionnait un poste de combat et au bout de quelques mois il obtenait de passer dans l'aviation.

Devenu sous-lieutenant, il recevait, le 15 mai 1916, la croix de la Légion d'honneur avec la citation suivante :

Boillot (Georges-Louis-Frédéric), sous-lieutenant pilote à l'escadrille n° 49. Pilote de tout premier ordre, tant par son habileté consommée que par son audace et son ardeur hors de pair. Le 31 mars 1916, s'est porté à l'attaque d'un avion de combat puissamment armé, et, bien que ce dernier eût déjà ouvert le feu, s'est approché jusqu'au corps à corps, afin de ne tirer qu'à coup sûr ; l'a abattu dans nos lignes. Dans ce combat, a eu son avion atteint de plusieurs balles. Ne pouvant plus gouverner, n'a dû qu'à son extrême adresse et à son sang-froid de redescendre jusqu'au sol sain et sauf.

Hélas ! quelques jours plus tard, ce magnifique champion devait trouver la mort par son excès de bravoure.

Volant de bon matin, il fut subitement entouré par cinq avions ennemis, auxquels des nuages propices avaient permis de s'approcher sans être aperçus. Georges Boillot eût pu fuir, la vitesse supérieure de son appareil le lui per-

mettait ; il préféra faire face au danger, seul contre cinq.

Rapidement Georges Boillot fondait sur l'allemand le plus proche et l'abattait, mais il était lui-même atteint au cœur et au front par la mitrailleuse d'un autre adversaire.

Il mourait à 31 ans. Ses obsèques eurent lieu à Vadelaincourt (Meuse), au milieu d'un imposant concours de population.

*
* *

Nungesser. Un réformé pour blessures de guerre qui continue à se battre.

Bien qu'ayant obtenu son brevet de pilote dans le civil, Charles Nungesser s'engagea, au début de la guerre, au 2e hussards, car il était excellent cavalier.

Le 3 septembre 1914, pendant la retraite de Charleroi, il obtenait les galons de brigadier et la médaille militaire, avec cette magnifique citation :

> Son officier ayant été blessé au cours d'une reconnaissance, le mit tout d'abord à l'abri ; puis, avec l'aide de quelques fantassins, s'empara d'une auto allemande après avoir mis les officiers qui l'occupaient hors de combat, et rapporta les papiers qu'elle contenait en traversant une région battue par les feux de l'ennemi.

Il y avait trente-huit balles dans la voiture qui avait été prise quelques jours plus tôt par les Allemands. Et comme c'était une Mors et que Nungesser fut chargé de la conduire, on n'ap-

pela plus ce dernier que « le hussard de la Mors ».

Passant avec sa voiture si brillamment conquise à travers un campement de territoriaux, « le hussard de la Mors » s'entend traiter d'embusqué ! Cette réflexion le dégoûte de son nouveau métier de chauffeur ; il se rappelle qu'il possède un brevet de pilote et demande à aller dans l'aviation.

D'avril à août 1915, il fait du bombardement, possède cinquante-trois expéditions à son actif et trois citations à l'ordre de l'armée. Ayant avec son avion de bombardement descendu un boche, ce qui constitue un joli tour de force, Nungesser obtient une autre citation et l'autorisation, peut-être encore plus précieuse pour lui, de passer dans une escadrille de chasse.

L'aviateur remporte plusieurs victoires, lorsqu'un accident banal semble devoir briser à jamais ses ailes. En essayant à l'aérodrome de Buc un appareil d'un type inédit, il fait une chute de 200 mètres. Des débris de l'aéroplane on sort un corps pantelant, mâchoire fracassée, contusions internes, côtes fracturées, les muscles d'une jambe arrachés.

Jugé d'abord perdu, il se promène un mois plus tard dans l'hôpital avec des béquilles : un appareil lui soutient la mâchoire, on lui a réparé la voûte du palais. Bientôt il est réformé n° 1.

Mais, au lieu de réclamer la liquidation de sa pension, Nungesser, malgré ses infirmités, demande à repartir et finit par vaincre des résistances bien naturelles ; il refuse même tout congé de convalescence : ce qu'il veut, c'est reprendre la chasse aux avions boches.

Il marque sa rentrée en abattant deux avions et une saucisse en moins d'une semaine, ayant à quatre reprises son appareil atteint par des balles et des éclats d'obus. Il fut alors promu sous-lieutenant.

Son plus beau combat a été celui où, tombé tout seul dans une escadrille de six appareils de chasse, il commença par descendre l'un d'eux, puis fonça sur les cinq autres adversaires avec tant de furie que ceux-ci durent s'arrêter de tirer pour ne pas se fusiller les uns les autres. Nungesser revint avec vingt-huit balles dans son appareil, sept balles dans le moteur ; une balle avait traversé son chausson, une autre son casque. L'appareil volait à peine et avait dû passer à 800 mètres des lignes ennemies.

Cet homme, qui est obligé de se traîner jusqu'à son appareil, aura certainement donné l'un des plus remarquables exemples d'énergie physique et morale qu'il ait été permis d'observer au cours de la guerre.

*
* *

L'aviateur Marchal survole Berlin et bat tous les records de distance établis jusqu'à ce jour.

En présence du bombardement systématique des villes ouvertes par les Allemands, le grand quartier général français résolut, pendant l'été de 1916, de donner à l'ennemi une preuve éclatante que si nous le voulions nous pourrions faire mieux qu'eux à ce sujet et que la capitale de l'Empire

elle-même, en dépit de son éloignement du front, n'était pas à l'abri de nos coups.

Le sous-lieutenant Marchal, né le 23 décembre 1882 de parents français à Moutier (Suisse), était fort connu dans les milieux d'aviation sportive avant la guerre ; il avait obtenu son brevet de l'Aéro-Club en 1910. Dans ce monde de l'aviation militaire, où tant de pilotes ne volaient que depuis quelques mois, on l'appelait : « un vieux pilote civil ».

Marchal, qui possédait déjà à son actif de nombreux actes de courage qui lui avaient valu la Légion d'honneur, fut désigné pour accomplir un raid sur Berlin. Il s'agissait de partir de Nancy, de survoler Berlin et, après avoir traversé toute l'Allemagne, d'aller atterrir sur le front russe.

Après avoir préparé cette randonnée méthodiquement, le sous-lieutenant Marchal quitta le centre d'aviation de Nancy, à bord d'un Nieuport, le 20 juin 1916 à 21 h. 30. Il voyageait seul et emportait assez d'essence pour voler quatorze heures.

L'aviateur passa au-dessus de Berlin sans incident et lança des milliers de proclamations, imprimées et rédigées dans le plus pur allemand, dont voici le texte :

Nous aurions pu bombarder la ville ouverte de Berlin et tuer des femmes et des enfants innocents, mais nous nous contenterons de faire connaître au peuple la proclamation suivante.

Les Aviateurs Français.

A la Population Berlinoise.

De nombreux Allemands clairvoyants savent désormais que la guerre a été déchaînée par les conseillers militaires des cours de Vienne et de Berlin. Tout mensonge officiel ou officieux et toute fausse interprétation ne pourront pas annuler dans le monde ce fait bien établi que le gouvernement allemand a voulu et prémédité la guerre, d'accord avec le gouvernement autrichien, et l'a rendue inévitable.

Voilà le fait bien établi dont personne dans le monde, exception faite de l'Allemagne, ne peut plus douter. On a endormi le peuple allemand et on lui a menti pour le lancer dans une guerre qu'il n'a pas voulue. On a appelé guerre de défense et d'affranchissement une guerre longuement préparée de conquêtes et de spoliations.

Combien de temps durera encore ce carnage ?

Combien de fois ne vous a-t-on pas promis la paix ? Pour la Noël de 1914, déjà ; après, pour celle de 1915 ; après la prise de Varsovie ; comme suite de l'occupation de la Serbie ; on vous a toujours fait briller la paix devant les yeux. Maintenant, elle aurait dû se produire après la conquête de Verdun. Devant Verdun s'amoncellent en montagnes les cadavres des vôtres. On y a gaspillé les vies allemandes avec une prodigalité inouïe ; les sacrifices sont innombrables, mais ils n'apporteront pas la paix.

Les Alliés ne manquent de rien ; ils ne connaissent pas les cartes de pain, les cartes de graisse ; ils ignorent les jours sans viande.

Les produits du monde entier sont à leur disposition et leur parviennent d'une façon régulière. Leurs forces augmentent toujours. Vos soldats

connaissent l'armée française, son courage et son énergie.

L'armée anglaise s'accroît journellement. Ce peuple de cinquante millions d'habitants a établi le service obligatoire. L'appui de ses puissantes colonies parvient continuellement à la mère patrie. Les Russes puisent toujours de nouvelles masses d'hommes dans leurs territoires immenses et mettent le surplus de leur matériel humain à la disposition des Alliés. Leurs hommes sont maintenant bien armés et richement approvisionnés de munitions.

L'Allemagne s'est aliéné la sympathie des nations neutres par l'assassinat en masse de nombreux innocents, femmes et enfants, qui voyageaient sur les paquebots, et par sa façon cruelle de conduire la guerre.

Le chiffre de ses ennemis augmente tous les jours.

Les Alliés sont fermement décidés à aller jusqu'au bout.

Vous luttez pour vos rois sanguinaires, pour vos junkers et pour vos agrariens.

Nous luttons pour la liberté de tous les peuples, contre la tyrannie d'une caste militaire ; nous voulons la punition des coupables ; nous voulons qu'une tuerie comme celle à laquelle nous assistons devienne impossible pour toujours, et ce but sera atteint lorsque, en Allemagne, le peuple possédera le droit de décider lui-même de la guerre et de la paix.

Mais, après avoir volé toute la nuit, Marchal fut contraint d'atterrir à Cholm en Pologne à 8 h. 30 du matin, à moins de 100 kilomètres des lignes russes, par suite d'une panne de bougies. Il changea deux bougies, remit le

moteur en marche et s'aperçut que deux autres bougies devaient encore être changées. A ce moment, il fut entouré par une patrouille autrichienne. Les officiers autrichiens ne voulaient pas tout d'abord croire que l'aviateur français avait accompli une telle performance, mais il leur fallut se rendre à l'évidence.

Marchal détenait, en effet, le record de la distance. De Nancy à Berlin il y a 680 kilomètres et de Berlin à Cholm 730 kilomètres. Il avait donc parcouru d'une seule traite 1.410 kilomètres : or le voyage le plus long accompli jusqu'ici sans escale était celui d'Auguste Séguin, 1.021 kilomètres, en octobre 1913. Même le plus long voyage avec escale, celui de Brindejonc des Moulinais, en 1913, entre Villacoublay et Varsovie, ne représentait que 1.382 kilomètres.

*
* *

Le premier raid sur les usines Krupp à Essen.

Le samedi 23 septembre 1916, il se passa un événement fort intéressant non seulement au point de vue sportif, mais aussi parce qu'il démontrait aux Allemands qu'aucune partie de l'Empire germanique, si éloignée fût-elle du front, n'était à l'abri de l'audace de nos aviateurs.

Le capitaine Daucourt et le capitaine de Beauchamp, montés sur un avion de bombardement, allaient jeter des bombes à Essen sur les usines Krupp et revenaient sains et saufs,

ayant accompli sans escale un voyage représentant à l'aller et au retour un total de 700 kilomètres.

Le capitaine Louis de Beauchamp appartenait à une famille militaire : son père était, lors de sa naissance en 1887, capitaine au 9e cuirassiers à Senlis. Louis de Beauchamp sortit de Saint-Cyr dans un bon rang et passa dans la cavalerie ; mais, dès que l'aviation militaire commença de naître, l'officier, persuadé du rôle qu'elle jouerait dans la prochaine guerre, s'orienta vers cette arme. Il fut donc du petit nombre d'officiers de l'armée active qui, de suite, pressentirent son importance.

Il était lieutenant quand il obtint en 1912, c'est-à-dire dans la période où l'aviation tâtonnait encore, son brevet de pilote. Il connut donc d'abord les appareils rudimentaires, mais n'eut que des accidents sans gravité : il était d'ailleurs d'une prudence extrême, ne prenant jamais son vol sans avoir vérifié lui-même chaque pièce du moteur.

Le lieutenant Louis de Beauchamp devint, pendant la guerre, capitaine et chef d'une escadrille à Verdun. Il se distingua pendant les attaques des Allemands sur cette forteresse par une activité intense ; il fut l'objet de deux citations et reçut la Légion d'honneur.

Le capitaine de Beauchamp était un silencieux ; il préparait ses expéditions de façon minutieuse et à l'écart de ses camarades qui l'avaient surnommé le Solitaire. Il montait toujours seul à bord de son avion.

Le capitaine Daucourt, né à Troyes en 1879,

venait de l'aviation civile : il avait pris son brevet en 1911, à cette époque où monter à 200 mètres constituait une prouesse relatée dans les journaux ! Daucourt accomplissait cet exploit presque quotidiennement sur le champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, ce qui lui valait une grande considération.

On a raconté sur Daucourt une jolie anecdote. A Issy-les-Moulineaux, pendant l'été de 1911, un monoplan poussif et fantasque labourait obstinément le sol sans jamais parvenir à prendre son essor. Et l'inventeur qui l'avait construit prétendait que cette malchance persistante provenait de l'inhabileté du pilote.

Voilà certaine après-midi notre inventeur tout joyeux : il a obtenu de Daucourt qu'il monte son appareil. Cette fois, le succès lui paraît assuré. Daucourt s'installe et donne le signal du départ, mais le monoplan s'en va à petite allure : il trotte en tanguant drôlement, mais sans décoller du sol.

A ce spectacle, chacun rit ; mais l'inventeur a une figure si tragique que Daucourt se décide à faire un suprême effort. Sans se soucier du risque qu'il court avec un appareil évidemment défectueux, il s'acharne tellement que tout à coup le moteur, presque rouge, tonne avec fureur et l'appareil prend son essor. Il tangue dans les airs, mais il vole ; et quand Daucourt atterrit, c'est avec émotion que les assistants applaudissent cet homme qui a joué tranquillement sa vie pour éviter à un inventeur le désespoir.

Dans l'année qui précéda la guerre, Daucourt avait accompli des performances remarquables,

gagnant la coupe Pommery par un raid Villacoublay-Berlin, avec deux escales, et effectuant presque en entier le trajet Paris-Le Caire par Constantinople.

*
* *

Le haut commandement savait ce qu'il faisait en choisissant le capitaine de Beauchamp et le capitaine Daucourt pour aller bombarder les usines Krupp. Dotés d'appareils munis des derniers perfectionnements, les deux hommes préparèrent leur randonnée dans les plus petits détails. Jusqu'au dernier moment, le secret fut gardé sur le but de l'expédition ; les ouvriers de l'usine où se construisirent les avions croyaient qu'il s'agissait d'un bombardement de Ludwigshaffen. Les autres pilotes de l'escadrille ignoraient également où leurs camarades devaient aller.

Après un retard dû à une semaine de pluies, le capitaine de Beauchamp et le capitaine Daucourt, constatant que le temps s'était mis au beau, décidèrent de partir. Vers onze heures du matin, le 23 septembre, ils s'élançaient dans les airs, puis, après avoir suivi chacun une direction différente, se rejoignaient et prenaient de la hauteur.

Franchissant les lignes ennemies, ils suivaient le cours de la Moselle, gagnaient Trèves et, après avoir évité les grandes villes, où ils risquaient d'être signalés, ils traversaient le Rhin un peu au nord de Romagen.

Il avait été convenu entre les pilotes que, si l'objectif, en cours de route, leur paraissait im-

possible à atteindre, ils jetteraient leurs bombes sur la gare de Cologne, mais tout leur réussit. Déjà se dessine la boucle de la Ruhr. Et voici Essen, qui s'annonce de loin à ses cheminées sans nombre, au flot de suie qui obscurcit l'atmosphère.

Le temps est d'une clarté parfaite. A quatre mille mètres, voyageant de conserve, les aviateurs suivent de l'est à l'ouest la rue principale de la ville. Le capitaine de Beauchamp prend la tête et pénètre dans le domaine de Krupp. Posément il fait jouer le déclic et, une à une, laisse tomber ses six bombes.

Le capitaine tournoie sans hâte, pendant que Daucourt abandonne à son tour ses projectiles ; on voit maintenant d'un atelier monter une grosse fumée bleue. Les avions n'ont pas essuyé un coup de canon.

Le retour s'effectua avec facilité, et, quand les aviateurs arrivèrent au camp, ils exécutèrent, pour marquer leur joie, un brillant *looping the loop.* Il restait encore pour deux heures d'essence dans les réservoirs des appareils, et ils avaient volé à une vitesse de 200 kilomètres à l'heure.

Le capitaine de Beauchamp accomplissait quelques mois plus tard, en novembre 1916, un autre raid magnifique en allant bombarder Munich et en effectuant, après, la traversée des Alpes pour atterrir en Italie, près de Venise. Hélas ! ce devait être son dernier exploit. A son retour au front, il passait dans l'aviation de combat et y trouvait presque aussitôt une mort glorieuse.

*
* *

Sphériques et « Saucisses ». - La manœuvre du ballon captif.

A côté de l'aviation, l'aéronautique joue un rôle plus modeste, mais fort utile. Pour le réglage des tirs d'artillerie, les ballons captifs maintenus au-dessus de nos lignes servent, en effet, d'excellents observatoires.

Au début de la guerre, nous utilisions le ballon captif sphérique qui présentait de grands inconvénients. Cette bouée aérienne est le jouet des moindres vents qui tendent à la coucher sur le sol, diminuent son altitude et lui donnent un mouvement d'oscillation rendant l'observation impossible. En outre, le sphérique tourne continuellement au bout du long câble qui le tient. L'officier placé dans la nacelle n'a donc aucune fixité dans sa direction de visée et dans les points de repère qui lui permettraient d'accomplir sa besogne. En somme, le moindre vent rend inutilisable ou peu efficace le ballon captif sphérique. C'est pour cela que le capitaine Sacconney avait imaginé, avant la guerre, de se servir pour l'observation aérienne des trains de cerfs-volants qui, eux, au contraire, fonctionnent bien dans le vent ; mais ils ne fonctionnent que dans le vent.

Il restait à trouver un observatoire aérien qui synthétisât les avantages des deux systèmes. C'est ce que réalise l'étrange ballon que nos

soldats, avant d'en être eux-mêmes abondamment pourvus, baptisèrent du nom de « saucisse » lorsqu'ils le virent, au début de la campagne, émerger d'un bout à l'autre des lignes allemandes.

Nos ennemis ont appelé cet engin drachenballon, c'est-à-dire ballon cerf-volant ; il tient, en effet, de l'un et de l'autre. Du ballon, il a la flottabilité dans l'air, même en l'absence de vent. Du cerf-volant il tire ses autres avantages : sa forme allongée fait que, comme une barque amarrée dans une rivière, il s'oriente invariablement dans le vent. La fixité de direction est encore mieux assurée par des ailerons et par une grande poche à air placée à l'arrière où s'engouffre le vent et qui se comporte comme un gouvernail, comme un stabilisateur d'orientation.

L'emploi du ballon sphérique a donc été rapidement proscrit dans notre armée.

La « saucisse » opère généralement à deux ou trois kilomètres de la batterie. Ses quarante-huit servants la maintiennent solidement, il y a là beaucoup de spécialistes, des mécaniciens pour le treuil, des cordiers pour l'arrimage.

Au commandement, le ballon captif s'élève au-dessus de son fil retenu par le treuil :

« A quatre cents mètres, larguez ! »

Et le ballon monte lentement. Là-haut dans la nacelle, les genoux arc-boutés, les deux mains à sa jumelle, l'officier observateur cherche le but à atteindre. En bas, on attend. Soudain l'appel du téléphone grince, l'observateur a vu quelque chose et, de sa nacelle, il parle.

« Allo, ça va ? Vous entendez ?

— Oui, mon lieutenant. »

A voix haute, le téléphoniste aérostier répète mot à mot les paroles de l'observateur, immédiatement transmises à la batterie par le téléphoniste artilleur installé à un mètre.

« Essayez... à cent mètres environ des ruines du clocher, à ma droite. »

Quelques secondes, puis un coup de canon.

Le téléphone grince de nouveau.

« Trop long de cinquante mètres ; encore trois millièmes à droite ! »

Baoum ! Baoum !

« Trop court de trente mètres. »

Baoum ! Baoum !

« C'est là, tirez. »

Alors la batterie fait rage. Pendant dix, quinze minutes, c'est un fracas épouvantable.

Puis, dans le téléphone, l'observateur reprend :

« Ça suffit, attendez. »

Voilà un coin de nettoyé.

Un peu plus tard, sur un autre point, le même travail recommencera tandis qu'en bas des hommes guettent anxieusement, le mousqueton ou le fusil en mains, l'arrivée des avions qui tenteront de faire sauter le ballon à coups de bombe.

Parfois une tempête s'élève. Vite, il faut ramener le ballon à terre, malgré le vent qui tangue affreusement et menace de casser le treuil et d'emporter la « saucisse » dans la bourrasque. L'opération est très pénible : l'équipe d'en bas lutte de toutes ses forces pour des-

cendre le ballon, pendant que l'observateur s'accroche à la nacelle qui fait des bonds désordonnés.

Il arrive que la tempête l'emporte. Certaine après-midi de septembre 1916, une dizaine de nos « saucisses » furent ainsi enlevées par un coup de vent subit et la malchance voulut qu'il soufflât dans la direction des tranchées allemandes. Ballons et observateurs furent donc capturés.

*
* *

Les « Scouting-Dirigibles. »

On appelle ainsi, ou plus simplement les S. D., de petits aéronefs légers, souples et rapides, très employés dans la marine française et anglaise, particulièrement en Méditerranée, pour les reconnaissances et la découverte des sous-marins.

Leur faible volume permet de les transporter très aisément soit par chemin de fer, soit à l'arrière d'un croiseur.

Le scouting-dirigible peut porter deux personnes, un pilote et un observateur. Il se tient, en moyenne, à une hauteur de 600 mètres.

Quand l'observateur du ballon aperçoit un sous-marin, il envoie un signal par télégraphie sans fil aux chalutiers qui patrouillent dans le secteur et la chasse commence, le scouting-dirigible se tenant le plus exactement possible au-dessus du pirate. Tout en le surveillant, il lance une dizaine de bombes et ceci d'autant plus

facilement que contre le scouting-dirigible le sous-marin est sans défense tant qu'il reste au fond de l'eau.

D'autre part, il ne peut songer à remonter à la surface puisqu'il a été repéré et que les chalutiers et les navires des escadres alliées ne tarderaient pas à le couler.

*
* *

La chasse aux Zeppelins par les Alliés. Le tableau des pertes.

Si nos dirigeables ont joué un rôle assez modeste, l'avion convenant beaucoup mieux à notre tempérament national, les dirigeables allemands, appelés zeppelins du nom de leur inventeur, le comte Zeppelin, ont permis à nos ennemis d'employer les méthodes de bluff et d'intimidation auxquelles ils eurent si largement recours pendant la guerre.

Les zeppelins sont utilisés par la marine allemande pour explorer les mers et semblent avoir rendu de réels services.

Un des principaux objectifs de ces monstres dont les proportions grandissaient avec la durée de la guerre fut néanmoins d'assaillir les villes assez proches du front pour rendre possible une telle expédition. Paris eut quelques visites de zeppelins. Bucarest en reçut dès que la Roumanie eut déclaré la guerre. Salonique en vit également lors de l'installation de notre corps expéditionnaire. Mais ce furent surtout Londres

et sa banlieue qui exercèrent sur eux une attraction singulière. En septembre 1916, les zeppelins avaient exécuté trente-trois raids aériens sur la Grande-Bretagne ou l'Écosse, avec la plupart du temps Londres comme but. Parfois l'attaque était menée par deux zeppelins ; parfois c'était une véritable escadre de huit, dix et jusqu'à treize dirigeables.

Si les zeppelins parvinrent à blesser et à tuer un certain nombre de civils inoffensifs, à détruire plusieurs maisons d'habitation, ils n'atteignirent que rarement des établissements ou des ouvrages militaires.

De plus, assez rapidement, les armées alliées s'organisèrent pour lutter efficacement contre ces monstres de l'air qui ne s'aventuraient que par les nuits sombres. Des canons à dispositifs spéciaux furent établis dans le rayon des villes menacées, d'autres canons placés sur des autos permirent de suivre la marche du monstre que des projecteurs fouillant l'horizon parvenaient à mettre en pleine lumière. Bien que l'avion soit essentiellement un appareil de jour, d'audacieux aviateurs entreprirent des randonnées nocturnes, munis de bombes spéciales contre les zeppelins. Enfin des appareils très délicats furent imaginés pour percevoir le ronflement du moteur du dirigeable, même lorsqu'il évoluait à une grande hauteur, connaître ainsi son passage et faire ordonner à temps le branlebas de combat.

La liste ci-dessous montre que les expéditions des zeppelins ont coûté fort cher aux Allemands en dirigeables et en équipages :

1914. 19 *Août*. — Descendus en Belgique . . 2
30 *Août*. — Descendu près de Badonviller. 1
5 *Septembre*. — Capturé par les Russes près de Seradz. 1
30 *Décembre*. — Détruit par les Anglais à Cuxhaven 1

1915. 27 *Janvier*. — Descendu près de Libau. 1
9 *Février*. — Perdu dans une tempête dans la mer du Nord 1
17 *Février*. — Brûlé près de Nordby (Danemark). 1
18 *Février*. — Descendu dans une tempête de neige au Danemark. . . . 1
(Avait pris part, le 7 janvier, au raid de Norfolk.)
2 *Mars*. — Naufragé par tempête à Cologne 1
8 *Mars*. — Perdu dans le brouillard près de Calais. 1
14 *Mars*. — Descendu en Belgique par aéroplanes. 1
22 *Mars*. — Naufragé à Liége 1
14 *Avril*. — Naufragé près de Thielt. . 1
7 *Juin*. — Détruit par le lieutenant Warneford. 1
12 *Juin*. — Bombardés à Everé (Belgique). 2
8 *Juillet*. — Explosé au hangar de Bruxelles. 1
9 *Septembre*. — Explosé près de Stockel. 1
13 *Octobre*. — Explosé à Poix-Saint-Hubert. 1
15 *Novembre*. — Incendié à Grodno . . 1

A reporter. 21

	Report	21
1916.	31 *Janvier.* — Perdu dans la mer du Nord.	1
	10 *Février.* — Perdu en mer après un raid sur l'Angleterre	1
	21 *Février.* — Descendu à Brabant-le-Roi (Meuse) par le feu d'une section d'autos-canons	1
	1er *Avril.* — Tombé au large de l'estuaire de la Tamise.	1
	4 *Mai.* — Descendu à coups de canon près de Salonique.	1
	5 *Mai.* — Descendu au large du Schleswig par l'artillerie de deux croiseurs anglais.	1
	2 *Août.* — Perdu en mer après avoir été canonné au cours d'un raid sur l'Angleterre	1
	2 *Septembre.* — Descendu près de Cuffley (Angleterre).	1
	23 *Septembre.* — Descendus par l'artillerie dans le comté d'Essex. . . .	2
	25 *Septembre.* — Abattu dans la banlieue de Londres.	1
	Total.	32

Cette liste est certainement incomplète, car le major Baird déclarait à la Chambre des Communes, au début d'août 1916, que les alliés avaient déjà abattu 31 zeppelins. Il n'entrait pas dans d'autres détails, ne voulant pas probablement dévoiler ses sources d'information. Aussi faut-il nous en tenir, dans la liste ci-dessus, aux zeppelins dont la perdition a été officiellement constatée dans les communiqués.

Il est, d'autre part, bien évident qu'un

nombre considérable de zeppelins, sans avoir été mis à mal par des projectiles alliés, ont dû périr par suite d'accidents divers, soit pendant leur vol, soit lors de la sortie du hangar ou lors de l'atterrissage. En temps de paix, plusieurs zeppelins, alors qu'aucun ennemi ne les pourchassait, avaient fort mal et fort prématurément fini leur carrière : les conditions de la guerre n'ont pas diminué le coefficient des risques de ce genre, bien au contraire.

*
* *

Deux récits de destruction de zeppelins.

La destruction d'un zeppelin exécutée en plein vol est toujours une scène d'un tragique intense. Nous rappellerons deux de ces destructions : l'une exécutée à Brabant-le-Roi (Meuse) par une section d'autos-canons, l'autre à Cuffley (Angleterre) par le lieutenant Robinson.

C'était le 21 février 1916, à 8 heures du soir ; les clairons sonnent l'alerte dans la petite commune de Revigny, dont les habitants s'empressent de sortir dans les rues pour apercevoir le zeppelin dont ils soupçonnent le passage.

Une section d'autos-canons, commandée par un adjudant, arrive en hâte dans la plaine. Guidé par le bruit du moteur du dirigeable, l'adjudant pointe lui-même la première pièce et lance un obus-fusée, qui éclaire le zeppelin d'une lueur fulgurante. Les hommes poussent des hurlements de joie.

« Nous sentions tous, a déclaré depuis l'adjudant, que nous tenions le pirate et qu'il ne nous échapperait pas. »

En un clin d'œil, les hommes sont à leur poste de combat. Tireurs, chargeurs, déboucheurs, pourvoyeurs « en mettent ».

Le zeppelin est bien encadré ; pas moyen qu'il échappe. Le cercle des obus se resserre de plus en plus.

Un projectile met le feu à l'arrière du zeppelin, puis un coup porte en pleine cible. On voit distinctement l'obus pénétrer au milieu et au-dessous du ballon puis ressortir par le haut.

Le spectacle devient fantastique. Des langues de flammes qui s'échappent du corps de l'aéronef lèchent la nacelle, mettent le feu à l'huile, font exploser les bidons. Les lueurs légères et blanches des gaz se mêlent aux flammes lourdes et colorées de l'huile et de l'essence. De la nacelle semblent couler de petits ruisseaux de feu.

Dans la fournaise, à 2.000 mètres de hauteur, des hommes s'agitent. La lumière est si crue que les spectateurs distinguent les mouvements de l'équipage qui jette par-dessus bord toutes les bombes qu'ils emportaient. Celles-ci tombent au même endroit, juste à la place où va s'effondrer le monstre.

De temps à autre, le zeppelin se cabre sous l'action de la flamme ; finalement, il pique en avant et échoue dans un champ situé à 50 mètres du remblai qui forme la ligne du chemin de fer de Revigny à Sainte-Menehould, à 1.800 mètres de la gare de Revigny, à 100 mètres de Brabant-le-Roi.

HISTOIRE ANECDOTIQUE

DE LA

GUERRE DE 1914-1915

Par **FRANC-NOHAIN** et **PAUL DELAY**

AVIS

Les personnes désireuses de recevoir les fascicules de cette **Histoire anecdotique de la Guerre de 1914-1915** au fur et à mesure de leur publication sont priées de remplir le bulletin ci-contre et de nous le retourner directement 10, rue Cassette, Paris (6e).

Pour éviter des ports de factures et de lettres inutiles, les factures ne seront envoyées successivement qu'après livraison de trois fascicules.

La publication ne dépassera pas 18 fascicules : si elle dépassait ce chiffre, les souscripteurs à la *collection complète* rece-

vraient gratuitement les fascicules 19 et suivants. Nous comptons même que la publication sera complète en 15 ou 16 fascules.

P. LETHIELLEUX, Éditeur
10, RUE CASSETTE, PARIS (6e)

Cette histoire formera environ 15 à 18 fascicules en format in-12 (*sans gravures*)

PRIX DE CHAQUE FASCICULE : **0 FR. 60**; *franco*, **0 FR. 70**

Le premier fascicule a paru le 15 mars 1915

Les fascicules suivants paraîtront successivement à raison d'un fascicule par quinzaine

APERÇU DE LA PUBLICATION

FASCICULE I
La Déclaration de Guerre et l'Etat de siège.

FASCICULE II
Paris menacé - Paris sauvé

FASCICULE III
Les Alsaciens-Lorrains et les Etrangers au service de la France.

FASCICULE IV
La Bienfaisance pendant la Guerre.

FASCICULE V
Les blessés, les morts.

FASCICULE VI
L'Aumônerie militaire de terre et de mer.

FASCICULE VII
L'Armée française
a) *Les dépôts*. L'appel des classes. Equipement et instruction.

FASCICULE VIII
L'Armée française
b) *Sur le Front.*

FASCICULE IX
L'Armée française
c) *Les services d'arrière.*

FASCICULE X
Les Anglais et leur armée continentale.

FASCICULE XI
Les Belges et leur gouvernement en France.

FASCICULE XII
Les prisonniers allemands et les prisonniers français, etc.

Retourner ce Bulletin à la **Librairie P. LETHIELLEUX**
10, RUE CASSETTE, PARIS (6e)

BULLETIN DE DEMANDE

Je soussigné(1)

déclare souscrire à tous les fascicules de la collection **Histoire anecdotique de la Guerre de 1914-1915,** par FRANC-NOHAIN et PAUL DELAY, *au prix de* **soixante-dix centimes** *chaque fascicule rendu franco à domicile, jusqu'à concurrence de 18 fascicules. Si les fascicules dépassaient le nombre de 18, les fascicules 19 et suivants me seraient envoyés gratuitement.*

SIGNATURE :

(1) Nom et adresse bien exacts, très lisiblement écrits, avec indication du bureau de poste s'il y a lieu.

RAISON D'ÊTRE DE CETTE PUBLICATION

Écrite d'une plume alerte, cette Histoire anecdotique ne vise nullement à dévoiler les plans militaires ou les secrets diplomatiques. Bien des années se passeront avant que le récit certain des événements actuels puisse être raisonnablement tenté. On ne trouvera dans cette collection que des choses vécues dont les auteurs, écrivains et journalistes de talent, se sont efforcés à rendre, pour le grand public, la lecture instructive, facile et attrayante.

Chaque fascicule, formant un tout, a été écrit avec un souci constant de la sincérité et de l'authenticité les plus scrupuleuses, en un style pittoresque et très littéraire. Le succès de la publication se justifie, car c'est une mine extrêmement riche d'anecdotes et de documents ingénieusement groupés.

Cette collection, la collection idéale de la famille, car elle peut être mise entre les mains de tous, est indispensable pour tous ceux qui s'intéressent aux faits extraordinaires que nous vivons, et qui désirent en garder le durable souvenir. Nul doute d'ailleurs qu'elle ne soit largement utilisée par les historiens futurs de la Grande Guerre.

Paris. — DEVALOIS, 144, av. du Maine (11 dans le passage).

Quand le zeppelin était encore à quelques mètres du sol, on vit un homme de l'équipage enjamber la nacelle et se précipiter dans le vide.

De tous les états-majors voisins, des officiers accoururent à la quatrième vitesse de leurs autos. Un escadron de chasseurs à cheval arriva d'autre part, bride abattue, et organisa un service d'ordre pour éloigner les curieux.

On retira d'abord des débris les cadavres des membres de l'équipage. Ils étaient recroquevillés par le feu, méconnaissables et si petits qu'ils paraissaient des cadavres d'enfants. A quelque distance de là gisait le corps de l'officier qui avait sauté de la nacelle.

Quant aux canonniers qui avaient abattu le zeppelin, ils étaient fous de joie et s'embrassaient.

*
* *

Racontons maintenant la performance du lieutenant du régiment de Worcester, William Leefe Robinson, qui fut le premier à renouveler en avion l'exploit de son camarade Warneford, de l'armée britannique, qui abattit au-dessus de Gand un zeppelin rentrant d'expédition le 7 juin 1915. Quelques jours plus tard, le malheureux aviateur, qui était venu recevoir à Paris la croix de la Légion d'honneur, se tuait accidentellement sur l'aérodrome de Buc en faisant le looping.

Le lieutenant Robinson avait 21 ans quand il abattit, dans la nuit du 2 au 3 septembre 1916, près de la petite localité de Cuffley, un zeppelin

qui cherchait à atteindre Londres. Originaire de l'Inde, le lieutenant avait été versé onze mois plus tôt dans le Royal Flying Corps ; en juillet 1916, il était affecté au secteur nord de la défense de Londres.

Depuis deux mois Robinson exécutait des randonnées nocturnes au-dessus de son secteur, lorsque le samedi 2 septembre, vers onze heures, eut lieu une nouvelle alerte. En qualité de chef d'escadrille, il partit le premier et monta à plus de 3.500 mètres.

Il fouilla l'espace consciencieusement sans rien découvrir. Il s'était livré tant de fois déjà à des recherches infructueuses que l'ennui prit notre aviateur et qu'il se mit à chanter des airs gais en les accompagnant avec une petite trompe d'automobile. « Mais, a-t-il raconté depuis, le temps était long tout de même ! »

Soudain, vers une heure et demie du matin, les feux des projecteurs s'allument et font apparaître un zeppelin sur l'horizon. Robinson pousse un hourrah et pique droit sur lui, quand, par malheur, les projecteurs perdent le contact. L'aviateur va quand même de l'avant dans ce qui avait été la bonne direction. Peine perdue : les nuages semblent avoir avalé le dirigeable devenu invisible.

Fureur de Robinson, ce qui ne l'empêche pas de continuer à voler. Bien lui en prend, puisqu'une demi-heure plus tard de nouveaux rayons des projecteurs lui présentèrent un autre zeppelin.

« Maintenant ou jamais, me dis-je à moimême, a raconté Robinson. Je partis dans une

position de descente et à une allure formidable. A mesure que j'approchais, un trac me prenait : pourvu que les projecteurs ne le perdent pas ! Tout autour du dirigeable les obus éclataient. Il en était dont je pouvais suivre la course et qui, pour mon goût, passèrent même trop près de moi.

« Au fond, cela importait peu. Je ne pensais qu'à une chose : descendre le zeppelin. Plutôt que de le manquer, j'aurais essayé de l'abattre me jetant sur lui, en l'éperonnant.

« Mais j'avais la veine. Je finis par arriver en bonne position et à la troisième attaque je réussis à lui décocher le coup mortel. Je le vis prendre feu à une extrémité : je vis les flammes s'étendre, l'énorme masse osciller, se renverser et s'abattre enfin lentement.

« Et quel retour ! Les atterrissages de nuit m'inspirent parfois quelque inquiétude ; mais ce soir-là, je sentais que j'aurais atterri sur une feuille de papier. Et cette ovation des camarades, cette joie sincère avec laquelle ils criaient : « Robin — c'est mon sobriquet —, « Robin a abattu un zeppelin. Trois hourrahs « pour Robin. » Voilà toute mon histoire. »

Le roi George accorda au lieutenant la croix de Victoria qui n'est décernée que pour des actes de courage exceptionnels. Il toucha, en outre, une centaine de mille francs représentant diverses récompenses promises par des particuliers au premier aviateur qui abattrait un zeppelin dans la banlieue de Londres.

Comme beaucoup d'officiers originaires de l'Inde, Robinson a sur le bras droit, au-dessus

du poignet, un tatouage en couleurs. Celui-ci représente deux drapeaux entrecroisés : l'Union Jack et notre tricolore. Juste au-dessus du tatouage deux cicatrices, qui marquent l'entrée et la sortie d'une balle de shrapnell reçue alors qu'il survolait Lille, montrent qu'il ne s'agit pas là d'un vain symbole.

En finissant ces récits concernant les zeppelins, faut-il ajouter que leurs raids sur les villes et régions populeuses n'ont jamais causé l'impression de terreur que les Allemands escomptaient. Ils ne provoquèrent ainsi que l'indignation, la colère, le désir de vengeance. Ces massacres de civils sans défense ont certainement beaucoup contribué à amener la Grande-Bretagne à accepter la lourde charge du service obligatoire, si contraire à ses traditions.



1261-16. — Imp. des Orphelins-Apprentis, 40, rue La Fontaine. Paris-Auteuil.

COLLECTION « L.-G. REDMOND-HOWARD »

LES NATIONS DE LA GUERRE

Dans chaque ouvrage l'auteur étudie une nation, non seulement au point de vue militaire, mais encore sous ses divers aspects : *son origine et son histoire générale, — son rôle dans la crise actuelle, — sa langue et sa littérature, — son commerce et son industrie, — ses ambitions particulières et son idéal, — sa force militaire, — l'état du pays, etc., etc.*

1. — L'AUTRICHE ET LES AUTRICHIENS.
2. — LA BELGIQUE ET LES BELGES.
3. — LA RUSSIE ET LES RUSSES.
4. — L'ITALIE ET LES ITALIENS.
5. — L'ALLEMAGNE ET LES ALLEMANDS.
6. — LE JAPON ET LES JAPONAIS.
7. — LA FRANCE ET LES FRANÇAIS.

Chaque volume . . . . 1 » ; *franco* 1.15

Times : Collection de petits volumes qui aura vite conquis la faveur du public... Ces ouvrages, d'une lecture facile, donnent une idée juste de l'histoire et des ressources de chaque pays, le tout présenté sous une forme agréable.

Aberdeen Free Press : Ces ouvrages sont une mine merveilleuse de renseignements sur l'origine de chacune des nations. Ils s'occupent aussi de leur religion, de leur littérature, de leur industrie, de leurs armements. Ces livres, inédits et actuels, sont précieux pour quiconque veut suivre les opérations de la présente guerre.

Scotman : Ces volumes arrivent à leur heure et exposent avec toute la concision désirable les causes du conflit auquel nous assistons.

Globe : Excellents petits livres donnant une idée exacte des nations dont ils parlent. A lire et à répandre.

CEUX QUI ARRÊTÈRENT LES BARBARES

Par **XAVIER ROUX**

Première Série : (Albert Ier, Roi des Belges. — Le Cardinal Mercier. — M. de Broqueville. — M. Carton de Wiart. — M. Vandervelde. — Le Peuple belge.) Fort volume in-12. . . . . 3.50

Les six sections qui composent ce volume, bien que formant un tout, peuvent être vendues isolément, en brochures séparées, dans un but de propagande.

1. — Albert Ier, Roi des Belges. In-12, *avec portrait*. 0.50
franco 0.55

2. — Le Cardinal Mercier, Primat de Belgique, Archevêque de Malines. In-12, *avec portrait*. 0.50
franco 0.55

3. — M. de Broqueville, Ministre de la Guerre, Chef du Cabinet belge. In-12, *avec portrait*. 0.50
franco 0.55

4. — M. Carton de Wiart, Ministre de la Justice belge. In-12, *avec portrait*. . . . 0.50 ; *franco*. . . . 0.55

5. — M. Vandervelde. In-12, *avec portrait*. . . . 0.50
franco 0.55

6. — Le peuple Belge chez lui. In-12. 0.50 ; *franco*. 0.55

L'auteur parle en témoin : témoin des grandes et des petites choses en écrivain de race, en fin psychologue ; sa plume est une épée claire et tranchante. Cette collection a la précision d'un document et est l'une des expressions heureuses de la gratitude française envers l'héroïque Belgique. Elle fait partie intégrante des œuvres qui forment et formeront l'histoire de la grande guerre.

A LA SUITE DES ARMÉES EN BELGIQUE

Par **S. SCOTLAND LIDDELL**

Ouvrage enrichi de notes spéciales du capitaine A. de Keersmaecker, de l'armée belge. Traduit de l'anglais par Ph. Mazoyer. In-8o écu. 3.50
franco 3.75

P. LETHIELLEUX, Éditeur, 10, rue Cassette, PARIS (6e)

EN COURS DE PUBLICATION

HISTOIRE ANECDOTIQUE

DE

LA GUERRE

Par **FRANC-NOHAIN** et **PAUL DELAY**

Cette Histoire formera 18 volumes format in-12 (18 1/2 × 12) sans gravures.

PRIX (*nouveau*) DE CHAQUE VOLUME : **0.70**; *franco*, **0.80**

L'ancien prix de **0.60**, *franco* **0.70**, *sera maintenu seulement pour les anciens souscripteurs, ainsi que pour les nouveaux souscripteurs à la* **collection complète.**

APERÇU DE LA PUBLICATION :

Volume 1. — **La Déclaration de Guerre et l'État de Siège.**
Volume 2. — **Paris menacé. — Paris sauvé.**
Volume 3. — **Les Alsaciens-Lorrains et les Étrangers au service de la France.**
Volume 4. — **La Bienfaisance pendant la Guerre.**
Volume 5. — **Les Blessés. — Les Morts.**
Volume 6. — **L'Aumônerie militaire et les ecclésiastiques aux armées** (catholiques, protestants, israélites).
Volume 7. — **L'Armée Française :** *a)* LA MOBILISATION ET LE RECRUTEMENT. — Equipement. Instruction.
Volume 8. — **L'Armée Française :** *b)* SUR LE FRONT.
Volume 9. — **L'Armée Française :** *c)* LES SERVICES D'ARRIÈRE.
Volume 10. — **Les Prisonniers allemands et les Prisonniers français.**
Volume 11. — **L'Espionnage allemand. — La lutte économique et intellectuelle contre les** ***Boches.***
Volume 12. — **Les Belges. — La Belgique envahie. — Le Gouvernement belge en France. — L'Armée belge.**
Volume 13. — **Les Anglais et leur armée continentale.**
Volume 14. — **La Guerre aérienne.**
Volume 15. — **Paris et la Province depuis le retour du Gouvernement. I.**
Volume 16. — **Paris et la Province depuis le retour du Gouvernement. II.**
Volume 17. — **La Guerre navale.**

Etc., etc.

Le titre du dernier volume sera indiqué ultérieurement.

LA PUBLICATION SE POURSUIT A RAISON D'UN OU DEUX VOLUMES PAR MOIS, SUIVANT LES CIRCONSTANCES.

Paris. — DEVALOIS, 144, av. du Maine (11 dans le passage).